This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

Digitized by Google

A. CHAUNCEY NEWLIN COLLECTION
OF
OCEANS LAW AND POLICY

LAW LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF VIRGINIA

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

ASSURANCES MARITIMES

EN FRANCE ET A L'ÉTRANGER

U VA.
MAY 1 0 1979
LAW LIBRARY

Digitized by Google

COULOMMIERS. — TYPOG. ALBERT PONSOT ET P. BRODARD.

Digitized by Google

DROIT INTERNATIONAL MARITIME.

TRAITÉ

DES

ASSURANCES MARITIMES

EN FRANCE ET A L'ÉTRANGER

POLICES INTERNATIONALES COMPARÉES

UNITÉ ; RÉFORMES

PAR

V. LABRAQUE-BORDENAVE
Avocat à la Cour d'Appel.

Cet ouvrage a obtenu le prix Montesquieu le 4 décembre 1875

Les assurances sont Juives de naissance.
CLEIRAC, p. 183.

PARIS

A. DURAND ET PEDONE LAURIEL, ÉDITEURS
LIBRAIRES DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS
9, RUE CUJAS, (ANCIENNE RUE DES GRÉS)

1876
Tous droits réservés.

Digitized by Google

OCEANS
75
Fra
.L1262t

Digitized by Google

A MONSIEUR LE DUC DECAZES

Membre de l'Assemblée nationale, Président du Conseil général de la Gironde, Ministre des Affaires étrangères.

MONSIEUR LE MINISTRE,

La Chambre de commerce a inauguré son *Prix Montesquieu*, en réclamant les réformes internationales susceptibles d'amener l'uniformité dans les lois qui régissent les assurances maritimes.

Si la science peut formuler les conditions de cette heureuse concordance, votre puissante intervention devient indispensable pour les faire pénétrer dans les législations étrangères.

Les services signalés rendus au commerce maritime et les luttes mémorables soutenues pour la liberté commerciale, sont un sûr garant de vos persévérants efforts, pour le triomphe des vœux unanimes de notre Chambre de commerce et du conseil général de la Gironde.

L'unification des polices dans le monde maritime ne sera ni un rêve ni une utopie; c'est le progrès de l'avenir! Pour propager cette pensée fondamentale de mon œuvre, je la place avec confiance sous le haut patronage de l'homme d'État que la France nomme : un grand Ministre; la Gironde : notre Duc; et ses amis : un noble cœur!!

Je suis, etc...

V. LABRAQUE-BORDENAVE,

Avocat à la Cour d'Appel.

Bordeaux, 24 décembre 1875.

Digitized by Google

Digitized by Google

Bordeaux, 25 novembre 1875.

LA CHAMBRE DE COMMERCE

A M. V. LABRAQUE-BORDENAVE

Avocat à la Cour d'Appel.

MONSIEUR,

Sous la dénomination de *Prix Montesquieu*, la Chambre de commerce a mis au concours l'étude et la comparaison des lois qui régissent les assurances maritimes en France et à l'étranger. Plusieurs mémoires différents, traitant la question, nous ont été envoyés et ont été l'objet de l'examen le plus sérieux, des honorables membres du jury désignés pour la circonstance, et nous avons la satisfaction de vous annoncer qu'à la suite d'un rapport de M. Vaucher, président de Chambre à la Cour d'Appel, dont nous aurons l'honneur de vous adresser une copie, le prix a été décerné à l'*unanimité* au mémoire portant cette épigraphe tirée de Cleirac : *Les assurances sont juives de naissance*, et dont vous êtes l'auteur.

Nous nous félicitons, Monsieur, d'avoir à vous faire part de ce résultat qui fait honneur à l'étendue et à la solidité de vos connaissances spéciales. Le sujet proposé offrait un grand intérêt pour le commerce maritime ; vous l'avez traité avec un incontestable talent et une véritable distinction.

La Chambre, désireuse de donner à la décision de la commission, une consécration qui atteste le haut intérêt qu'elle attache à votre travail, a décidé que le Prix Montesquieu vous serait

Digitized by Google

décerné en séance générale, le samedi 4 décembre à 2 heures, dans les salons de la Chambre de commerce; vous êtes prié de vouloir bien y assister.

Agréez, Monsieur, etc...

MM. Lucien FAURE, président.
A. LALANDE, vice-président.
A. BAOUR, secrétaire.
H. PROM, trésorier.

Membres.

MM. Marc MAUREL.
D. GUESTIER.
ST-ANGE RICHON.
CUZOL (F.).
SCHŒNGRÜN LOPÈS-DUBEC.
LABRUNIE.
DANEY.
LAGROLET.
H. BRUNET.
A. GAY.
Alph. BEYLARD.
H. BALARESQUE.
H. WUSTENBERG.
G. BRUNET, chef du secrétariat.

Digitized by Google

ASSURANCES MARITIMES

EN FRANCE ET A L'ÉTRANGER

PREMIÈRE PARTIE

CHAPITRE PREMIER

NOTIONS HISTORIQUES SUR LES LOIS QUI RÉGISSENT LES ASSURANCES MARITIMES, EN FRANCE, EN ANGLETERRE, AUX ÉTATS-UNIS, EN ALLEMAGNE, EN HOLLANDE, ETC.

SECTION PREMIÈRE

1. Les lois civiles rencontrent toujours les préjugés et les passions des législateurs; elles varient suivant les époques, les pays et le degré de civilisation des peuples, parce que l'état des personnes, de la famille et de la propriété doit être en harmonie avec les idées et les mœurs de chaque nation.

2. Les lois maritimes, au contraire, ne furent jamais ni l'œuvre d'un seul homme, ni l'œuvre d'un seul siècle; elles sont le résumé d'une pratique commerciale, sanctionnée par l'assentiment des peuples, et le témoignage écrit d'une tradition immémoriale de justice et d'équité.

3. On trouve partout une pensée commune : conjurer

Digitized by Google

les dangers de la mer, sacrifier l'intérêt privé à l'intérêt commun et concilier les règles de la prudence et de la bonne foi, avec des modes d'exécution faciles et des formules de procédure expéditives. Partout la jurisprudence a précédé la loi, et l'œuvre écrite d'un législateur est une émanation et un résumé des usages ou des précédents, consacrés par les sentences des magistrats, qui sont plutôt des arbitres que des juges.

4. Pour en trouver la trace, il faut, suivant l'expression énergique de Montesquieu : *percer la terre pour trouver les racines*; puisqu'il faut recourir à l'histoire des premiers peuples navigateurs. Après avoir fondé Tyr, surnommée *la reine des mers*, et Carthage, si florissante et si malheureuse, les Phéniciens dictèrent leurs lois à Rhodes où nous trouvons pour la première fois leurs usages consacrés par les législateurs de cette île célèbre.

5. Les lois rhodiennes paraissent avoir conquis l'admiration universelle, à Athènes, à Carthage, à Rome et chez tous les peuples du monde connu. Suivant Toubeau, les Romains auraient envoyé les procès maritimes à Rhodes même : *pour y être jugés conformément à ces lois.* Cette opinion semble confirmée par la réponse si connue de l'empereur Antonin à Eudémon de Nicomédie.

« Je suis le maître de la terre, mais la loi est maîtresse « de la mer; que la loi nautique de Rhodes soit observée « ainsi que l'a décidé autrefois l'empereur Auguste. »

6. Cette requête et cette réponse ne sont pas de nature à nous donner une opinion bien favorable, ni de la loi rhodienne qui autorisait la séquestration des biens des naufragés, ni des lois maritimes romaines, puisque l'empereur proclame que les lois de l'empire sont muettes sur ce point. Toute surprise cesse, dès que l'on veut bien ne pas oublier u e les droits de bris et de naufrage ont désolé nos con-

Digitized by Google

trées jusqu'au siècle de Louis XIV et que les droits d'aubaine ont été abolis par la loi du 14 juillet 1819.

7. En outre, l'absence de lois à Rome n'a rien de surprenant, puisque l'histoire nous a transmis le superbe dédain de ses habitants pour le commerce maritime. Scipion Emilien ne se glorifiait jamais de la destruction de Carthage, mais il se plaisait à répéter sans cesse : qu'il n'avait jamais, ni rien acheté ni rien vendu. Caton, ce Romain modèle, disait : J'aurais fait pénitence toute ma vie, si j'étais allé par eau là où j'aurais pu aller par terre. Cicéron enfin ajoutait : Il n'est pas séant que le même peuple soit en même temps le dominateur et le facteur de l'univers ! (Montesquieu, l. 20, ch. 4.)

8. Les lois rhodiennes ou du moins celles qui portent ce nom sont-elles authentiques? Le savant hollandais Bynkerschoët pensait qu'elles étaient l'œuvre de quelque Grec *affamé*. Emérigon, de Pastorét et M. Cauchy, dans son beau livre sur le droit international maritime, soutiennent, que ces lois sont apocryphes et que, s'il est incontestable que les lois de Rhodes aient joui d'une immense renommée, puisqu'elles tenaient lieu de droit des gens, parmi les habitants des îles de la mer Egée, il n'est pas permis de croire à l'authenticité de celles qui sont parvenues jusqu'à nous en présence de ce serment prêté sur l'*Evangile*, que les compagnons imposaient au capitaine, au moment de faire jet à la mer.

9. Cette preuve tirée de l'Evangile pourrait être expliquée par une interpolation des chrétiens, mais nous devons reconnaître que l'histoire ne nous a laissé aucun document, de nature à réfuter l'opinion de ces auteurs. Nous croyons pouvoir affirmer que, si le titre du jet et de la contribution est l'œuvre d'un faussaire, ce faussaire était un marin d'une expérience consommée, parce que la contri-

Digitized by Google

bution proportionnelle, conséquence du sacrifice opéré, dans l'intérêt commun, a réalisé du premier coup, la combinaison la plus heureuse et la plus parfaite qui pût être adoptée en pareille matière.

10. Au reste, quoi qu'en pensent quelques auteurs, il ne nous paraît pas possible d'y trouver trace du contrat d'assurance. Il ne faut pas trop s'en étonner : les conceptions de génie ne sont pas toujours le fruit de révélations sublimes, elles sont souvent la récompense de méditations continues, de l'étude persévérante ou de la nécessité.

11. La création et l'origine du contrat d'assurance sont un mystère que trois siècles de recherches n'ont pu éclaircir. Les Grecs et les Romains l'ont-ils connu et pratiqué ? L'empereur Claude en serait-il l'inventeur ? Dérive-t-il du contrat à la grosse ? Les Guelphes ou les Gibelins en seraient-ils les promoteurs ?...

12. Cleirac pensait que les assurances « sont juives de « naissance et de même invention et nomination que la « lettre de change, » cet instrument merveilleux, produit par les besoins du commerce. Nous acceptons volontiers cette opinion. Le contrat d'assurance a dû apparaître dès que le droit maritime a été formé, la spéculation développée et la civilisation assez avancée, pour assurer la paix et la liberté !

13. Les Pandectes de Justinien renferment, il est vrai, quelques dispositions concernant le commerce, mais elles sont relatives au commerce des grains, qui avait seul trouvé grâce et faveur auprès des citoyens de Rome. Sous ce rapport on peut affirmer que les Romains exploitèrent le monde, et qu'on n'y remuait pas une pièce de monnaie, sans l'intervention d'un citoyen de Rome.

14. A la chute de l'Empire, l'invasion des Barbares sema partout le deuil et la mort. Le commerce ne put résister à

Digitized by Google

ce naufrage complet de la propriété et de la liberté. « Ces « Barbares, dit Montesquieu, le regardèrent d'abord comme « un objet de leur brigandage, et quand ils furent établis, ils « ne l'honorèrent pas plus que l'agriculture et les autres « professions des peuples vaincus. »

15. A l'avénement de Charlemagne, le commerce et l'industrie se ranimèrent, mais ce fut un éclair rapide; l'invasion des Normands paralysa la sécurité et la confiance, qui peuvent seules favoriser les entreprises maritimes.

16. Les croisades donnèrent à la marine une impulsion nouvelle. Il semble que les opérations commerciales auraient dû profiter des débouchés nouveaux que l'Orient avait ouverts au commerce, mais les transactions étaient peu sûres et la spéculation trop prudente. Les mers étaient infestées de pirates et les rivières soumises à des droits et à des péages énormes. Les droits *insensés*, dit Montesquieu, de bris et de naufrage existaient partout, et enfin la noblesse, à l'exemple des patriciens de Rome, dédaignait le commerce. Quoiqu'elle eût en sa possession les capitaux nécessaires aux entreprises maritimes, elle n'avait ni voulu ni su apprécier les bienfaits du commerce de la Mer.

17. Malgré les ordonnances nombreuses des rois de France, la noblesse n'avait pas compris « que les navires valent à une nation le sceptre des mers, et que le commerce maritime est la dernière expression de la grandeur d'un peuple, l'un des plus fermes éléments de sa durée et le signe certain de sa prospérité. Ce n'est pas étonnant, ajoute Valin : « puisqu'il a fallu tant de temps à cette même « noblesse pour demeurer convaincue que l'ignorance ne « devait pas faire son apanage et être mise au rang de ses « titres. »

18. Tout à coup, on publie à Barcelone, vers le XIIIe siècle, un recueil mêlé d'espagnol, de catalan et d'italien, véri-

Digitized by Google

table compilation des anciennes lois ou des usages maritimes servant à régler la police de la navigation. Composé, suivant *Grotius*, avec les ordonnances nautiques des empereurs grecs, d'Allemagne, des rois de France, d'Espagne, de Syrie, de Chypre et par les républiques de Gênes et de Venise, il fut appelé *le Consulat de la mer*. Les décisions qu'on y trouve paraissent fondées sur le droit des gens qui se forme. On sent, en le parcourant, que l'ère des batailles a disparu et que les peuples et les rois veulent le repos. Aussi le Consulat de la mer a-t-il réuni les suffrages des nations, et malgré l'écorce gothique qui enveloppe quelquefois ses décisions, on y trouve les principes en vigueur sur le droit international de la mer, et on admire les principes de justice et d'équité qui les ont dictés. Les chapitres 342 et 355 prohibent l'assurance des effets de l'ennemi et déclarent l'assurance sans valeur, si la prime n'a pas été payée, etc., etc. Emérigon considérait comme seuls authentiques les 294 à 296 premiers chapitres, qui avaient force de loi à Marseille. C'est ce qui explique la phrase suivante : « J'observerai encore que dans le Consulat de la mer il est « parlé des contrats à la grosse, mais je n'y ai rien trouvé « qui ait directement trait aux assurances dont la pratique « est d'une époque postérieure. »

19. Presque à la même époque, en 1266, Éléonor, duchesse de Guyenne, de retour de la Terre-Sainte, fit réunir les divers usages existants sur les bords de l'Océan, leur donna force de lois et en même temps le nom de son île bien-aimée, l'île d'Oléron. Son fils Richard, roi d'Angleterre, les augmenta et bientôt, dit Cleirac : « Les jugements « d'Oléron furent approuvés par les gens de bien qui met- « taient à la mer : ils s'insinuèrent doucement et prirent « pied en la justice. »

20. L'Angleterre a, sans cesse, revendiqué l'honneur de

Digitized by Google

cette création maritime et plusieurs auteurs anglais ont essayé de démontrer que les Rôoles des jugements d'Oléron furent l'œuvre unique des rois anglais. Il y a mieux, Selden se fonde sur cette création pour décerner l'empire des mers à sa patrie. Cleirac a réfuté d'une manière victorieuse les divers arguments des Anglais; après les avoir examinés et discutés, il arrive à cette conclusion : « Que « pour son intitulation (rôoles d'Oléron), son langage (en « gascon) et ses hypothèses, s'avoue pièce française et na- « tive de Gascogne. »

21. On y trouve pour la première fois des règles sur : La position du maître à bord, son autorité, ses droits et ses devoirs; il ne peut vendre le navire et il doit assembler son équipage avant de faire jet à la mer ; — les devoirs des matelots, leur nourriture, les récompenses et les punitions que le maître peut accorder ou infliger; — les contrats à la grosse adventure; — le jet et les objets qu'on doit jeter à la mer; — l'origine des bris et naufrage; — les règlements sur les pilotes; — les règles concernant la pêche à la baleine qui avait lieu, à cette époque, dans le golfe de Gascogne.

22. Il n'y est pas dit le mot du contrat d'assurance (suivant l'expression d'Émérigon) , qui apparemment n'était pas encore alors en usage. » On éprouve le même regret en parcourant les lois Carolines de 1585 et les ordonnances de la Hanse Teutonique, dressées à Lubeck en 1597 et en 1614. Pour en trouver la trace il faudra attendre l'ordonnance de Wisby et le règlement de Barcelone!

23. La ville de Wisby, située dans l'île Gothland, fut dans l'antiquité le marché le plus renommé de l'Europe. Les ordonnances qui y furent rendues, vers l'an 1288, furent immédiatement observées par les autres nations du Nord et donnèrent leur nom au droit maritime de la Baltique.

Digitized by Google

Cette belle cité a été détruite, mais Cleirac nous a conservé une description de ses ruines, qui atteste sa magnificence et sa splendeur.

24. La Flandre méridionale publia vers la même époque les jugements de Damne et de Westcapelle, en 24 articles qui ont une conformité frappante avec les Rôoles d'Oléron. Quant à la partie septentrionale de la Flandre, elle adopta un droit à part et rédigea le *Costumier d'Amsterdam*, dont nous parlerons plus loin.

25. Au xve siècle la Hollande promulgue son Ordinancie et la Ligue Hanséatique complète ses *Récès;* le premier acte législatif cité par Pardessus, porte la date de 1369 et le dernier celle de 1614.

26. Dès le xive siècle nous trouvons bien, à Florence et dans quelques ports de l'Italie, l'assurance du *Rischio di Mare* avant le départ; mais ces associations obligatoires ou conventionnelles, comme les voyages *de conserve*, ne pouvaient avoir qu'une utilité locale, et ne présentaient aucun des caractères de l'assurance que devra formuler le Guidon de la mer.

SECTION II

27. Au xvie siècle, un nouveau recueil paraît à Rouen, sous le nom de Guidon de la mer. « C'est, dit Cleirac, une « pièce française à l'usage des marchands de Rouen. L'au- « teur a traité de l'assurance et de tous les contrats mari- « times et n'a oublié qu'une chose : c'est d'y mettre son « nom. on y découvre les principales règles du droit mari- « time. » Le Guidon de la mer est le premier code des assurances connu : On y trouve les règles les plus précises et les détails les plus circonstanciés sur l'origine, la forme, les conditions, les effets de l'assurance et les principales clauses de nos polices modernes.

Digitized by Google

28. Suivant le Guidon : « Les polices sont juives de nais-« sance. Elles se contractent par pacte écrit, appelé vulgai-« rement police d'assurance; mais on en faisait ancienne-« ment sans écrits, qui étaient dits en confiance, parce qu'on « supposait que l'assureur les écrivait sur son livre de « raison, etc., etc. Elles peuvent être rédigées par notaires « ou tabellions, mais il est licite aux particuliers de les « passer entre eux. »

29. En parcourant cette admirable législation, le jurisconsulte est surpris d'y rencontrer toutes les conditions substantielles ou accidentelles des polices de nos jours; les règles relatives aux évaluations de la marchandise et de la nef; celles qui s'appliquent au délaissement, à sa forme et à ses effets; les questions qui concernent la baraterie, la rupture ou changement de route, de voyage, avant ou pendant la traversée; les lettres de marque, les avaries, les prises, les assurances in quovis, les réassurances et la réticence, etc. Par contre, on prohibe l'assurance sur fret, afin de rendre le maître plus soigneux de la conservation de la marchandise. Tous ces principes sont exposés avec une clarté et une précision admirables. Le style est suranné, le texte corrompu en divers endroits, mais, ajoute le même auteur, « il ressemble à un diamant brut très-précieux par « la sagesse et le grand nombre de décisions qu'il ren-« ferme. »

30. A la suite du Guidon, on trouve l'ordonnance de Philippe II, roi d'Espagne, pour les assurances de la Bourse d'Anvers, le formulaire de la police et l'acte de délaissement de cette importante cité. On trouve aussi le Costumier d'Amsterdam, et un exemplaire de la police en vigueur dans cette ville.

31. L'étude de ces diverses législations nous a révélé les causes de l'admiration des siècles. Nous nous sommes

Digitized by Google

souvent demandé, si les principes qu'elles consacrent et les règles qu'elles ont puisées aux véritables sources des besoins maritimes, ne devraient pas être actuellement en vigueur. Après une étude attentive nous persistons à croire que nos navires, couverts par la Police d'Anvers ou par le Costumier d'Amsterdam, offriraient plus de sécurité et de garantie à l'assureur et à l'assuré, que certaines polices françaises de création récente. Dans tous les cas, notre choix ne serait pas douteux, si on voulait appliquer à nos navires les anciennes formules de Londres, Nantes, Bordeaux ou Marseille, qui nous ont été conservées par Émérigon.

32. En 1661, Cleirac, avocat au parlement de Bordeaux, publia un recueil qui contenait un riche commentaire : 1° des rôoles des jugements d'Oléron ; 2° du Guidon de la mer ; 3° des ordonnances de Wisby ; 4° de la Hanse teutonique ; 5° la police d'Anvers ; 6° celle d'Amsterdam ; 7° enfin les us et coutumes de la mer, c'est-à-dire les divers usages et les diverses ordonnances royales, sur le fait de la navigation.

33. On y trouve les règles concernant la navigation, la juridiction, les contrats maritimes, la circulation sur les fleuves et les rivières, les termes principaux employés dans la marine, et enfin les noms et la forme des navires de cette époque.

34. Du contrat d'assurance, plus de traces ! Omission inexplicable, à moins de supposer que Valin ne s'est pas mépris, en affirmant que Cleirac était le rédacteur du Guidon de la mer. Cette opinion peut être fortifiée par cette circonstance, restée inaperçue jusqu'à nos jours, à savoir : que la première édition connue des us et coutumes de la mer porte le nom de Millanges, imprimeur à Bordeaux !

35. Quoi qu'il en soit, cette création nouvelle a mérité de prendre rang à côté des œuvres des législateurs. Cleirac

Digitized by Google

fut, non-seulement le restaurateur et l'interprète des œuvres du passé, mais il les débarrassa des souillures du temps, des interpolations des copistes, et les mit à son jour, nous dit-il, par de légères notes, afin d'en rendre l'intelligence plus facile. Après avoir commenté ces diverses compilations, il a recueilli les usages nautiques de son temps, et les a enrichis de ses méditations et de son expérience. Les Us et coutumes de la mer auraient suffi à rendre sa mémoire immortelle. Nous ne sommes plus étonnés que Toubeau donne à ce livre le nom de « Grand routier et Pilotage de la mer. »

36. Parvenus à cette époque de l'histoire générale de la législation maritime en Europe, nous pouvons déjà admirer le droit maritime qui s'affirme et se pratique. Les idées guerrières se sont adoucies et le pays veut la paix. Le commerce de la mer vit de sécurité et d'espérance; les préparatifs sont coûteux, les opérations lentes et lointaines; il a besoin de garanties pour prévenir les pertes et pour les réparer. La légitimité du contrat à la grosse n'est plus contestée, malgré la *Décrétale Naviganti* de 1284..... et les principes du contrat d'assurance sont recueillis et pratiqués par tous les peuples navigateurs. On commence à édicter des règles sur le commerce. C'est ainsi qu'on trouve les ordonnances de Charles VII, de François Ier en 1549, de François II en 1562, et enfin en 1563, celle de Charles IX, qui créa les juges consulaires. Cette ordonnance fut l'œuvre du chancelier L'Hospital.

Le Consulat de la mer est pratiqué sur les bords de la Méditerranée, et dans tout le Levant; les Rôoles des jugements d'Oléron, sur les côtes de l'Océan; le Guidon de la mer, dans la Manche; les Ordonnances de Wisby et de la Hanse Teutonique, dans la mer Baltique.

37. L'esprit humain était sorti de sa léthargie; trois

Digitized by Google

grandes découvertes, l'imprimerie, la boussole et le Nouveau-Monde, avaient produit la plus mémorable des révolutions. En étendant les bornes du monde, le commerce appela à son secours tous les genres d'arts et de sciences pour les besoins d'un ordre de navigation, qui offrait à la curiosité, à l'ambition et à la gloire, une carrière sans bornes. Nous touchons à une époque mémorable, la plus belle de l'histoire de la Patrie! Un grand règne commence et un grand ministre, reprenant la tradition de Henri IV et de Richelieu, pense : « que la France, assise entre deux mers, doit être une grande puissance maritime. »

38. Quelle est la situation du commerce maritime en Europe? Quelle est sa situation en France?

SECTION III

39. Nous sommes parvenus à l'année 1651. L'Angleterre vient de promulguer ce fameux Acte de navigation, qui sera le principe et la source de sa grandeur. Ses ports seront fermés au pavillon étranger, et toutes les marchandises, d'importation ou d'exportation, devront arriver ou sortir sous pavillon national. Cet acte force le commerce maritime anglais aux plus nobles et aux plus féconds efforts, puisqu'on exige : que tout navire soit construit dans un port anglais; qu'il soit frété par des Anglais, conduit par des Anglais, *assuré* par des Anglais. Selden, répondant à Grotius qui vient de proclamer la liberté des mers, dans son beau livre, *Mare Liberum*, soutient et affirme, à l'instigation du protecteur Cromwell, dans son ouvrage *Mare Clausum*, que : « les mers sont une propriété britannique et que tous les pavillons doivent s'abaisser et saluer le pavillon anglais ! »

40. L'Espagne est une grande puissance maritime; ses

Digitized by Google

navires couvrent les mers du nouveau monde, et le consulat de la mer, les règlements de Barcelone et diverses ordonnances de ses rois, protègent le pavillon commercial. Le pape Alexandre VI a terminé la vieille querelle entre l'Espagne et le Portugal, et, en vertu de sa toute-puissance, il partage le monde entre les deux couronnes. Il octroie l'orient au Portugal, l'occident à l'Espagne, en prenant une ligne tirée du Nord au Sud par le Méridien de la Grande-Canarie; en un mot, la ligne de démarcation demeure fixée à 370 lieues des îles du Cap Vert.

41. La Hollande possède 20,000 navires. Elle accapare tous nos frets, et ses capitaines s'intitulent fièrement les *rouliers* de la mer! Sa flotte dominera les mers jusqu'à ce que Duquesne ait battu l'illustre Ruyter dans les mers de Sicile. Son commerce est si vaste et si puissant, que lorsque en 1671 Louis XIV lui déclara la guerre, les assureurs français payèrent, dit Toubeau, plus de 7 millions de pertes de marchandises, que les armateurs avaient fait assurer en France, quoiqu'elles eussent été prises et pillées par des Hollandais!

42. La Ligue Hanséatique est une puissance aussi vaste que redoutable; plus de 72 grandes villes font partie de la grande confédération et ses comptoirs couvrent l'Europe. Les polices d'Anvers et d'Amsterdam sont partout en honneur.

43. Quant aux Etats-Unis, saluons leurs glorieuses destinées. Les dates mémorables des 3 août, 14 octobre 1492 et 4 juillet 1776, ne s'effaceront jamais de la mémoire des hommes; mais ils porteront longtemps encore les noms de : La Nouvelle-Angleterre où les îles françaises du Nouveau Monde, et les lois de la mère-patrie seront en vigueur, même après la date de son émancipation!

44. Le droit maritime est créé, mais c'est le chaos. Il se

Digitized by Google

compose de pièces juxtaposées plutôt qu'unies. Les usages se sont ajoutés au droit romain; les coutumes aux usages pêle-mêle et au hasard des temps. On peut dire qu'une même communauté les rapprochait, mais il n'en présentait pas moins des décisions opposées, et pourtant, sous le titre de Coutume universelle, ils ont simultanément autorité partout. Ainsi, en France, le même tribunal appliquait aux mêmes causes : Le droit écrit, les jugements d'Oléron, le Consulat de la mer, les lois de Wisby, les ordonnances de Philippe II et celles de la Ligue Hanséatique, etc., etc... Lorsque sur une question donnée, ces documents étaient contraires, la prééminence de l'une ou de l'autre législation dépendait de l'arbitrage du Juge. La plus impérieuse des nécessités réclamait une codification unique. La grande ordonnance de 1681 devait dépasser les plus hautes espérances. Quelle est la situation de la France?

45. La France possède quelques vaisseaux de guerre, qui, au témoignage de Voltaire, *pourrissent* sur les *chantiers*, et les navires marchands sont obligés de mendier l'humiliante protection du pavillon étranger. A l'intérieur, le commerce et l'industrie sont étranglés par une aveugle fiscalité. Des foires, des marchés considérables existent bien dans les principales villes de France, Paris, Lyon, Bordeaux, Bourges et autres... mais les fabricants ne peuvent transporter les produits, parce que les frais de transports, de séjour et les péâges divers, absorbent la valeur des produits manufacturés.

46. En présence d'une telle infériorité et avec de tels éléments, Colbert entreprend d'abattre la Hollande et de contenir l'Angleterre dans une juste modération. Pour atteindre ce double but, il fit des prodiges!

47. Quoique partisan des franchises, et ennemi de tous les monopoles, nous devons reconnaître, qu'à toutes les

Digitized by Google

époques de transformation, les dépenses nécessaires aux expéditions lointaines sont au-dessus des facultés privées; il est nécesaire que de grandes compagnies frayent la route, préparent les ports et les débouchés commerciaux. Cette pensée guida constamment Colbert. Il organisa les puissantes compagnies des Indes, du Sénégal, du Levant et de la Chine : il établit des consuls et des croisières, afin de protéger le pavillon national; il créa le régime des classes, le port de Rochefort et fit armer ceux de Brest, le Havre, Dunkerque et Marseille; il supprima les barrières intérieures, couvrit la France de fabriques, de manufactures, et fit appel aux ouvriers étrangers les plus habiles. Pour les encourager à s'établir en France, il les fit exempter des tailles et des corvées. Bientôt 44,000 métiers furent employés à l'industrie des laines et des soies, et les foires de Lyon donnèrent lieu à plus de cinquante millions de transactions!

48. Colbert créa aussi de nombreux chantiers, fit construire un grand nombre de navires dans nos principaux ports maritimes, et la flotte française, forte de soixante mille marins et de 180 vaisseaux de tous rangs, reçut l'ordre de ne plus saluer le pavillon anglais!

49. Tout était florissant, dit Saint-Simon, tout était riche en France. Colbert avait mis les finances, la marine, le commerce, les manufactures et les lettres, au plus haut point. La France grandissait par la paix comme elle avait grandi par la guerre. Ce sont là, ajoute Henri Martin, les 10 ou 12 plus belles années de la patrie! Cette administration colossale avait accompli les travaux de plusieurs siècles.

50. Colbert avait compris, avec son puissant génie, qu'une bonne législation est à la fois un stimulant et une protection pour le commerce; aussi il entreprit de garantir le commerce de terre contre la fraude, et couronna cette pre-

Digitized by Google

mière période de son œuvre par la belle ordonnance de 1673 sur le commerce de terre.

51. Il répétait sans cesse, suivant un historien, les paroles mémorables insérées dans le préambule de l'édit de 1666 : Le commerce de la mer est l'un des plus puissants moyens pour apporter l'abondance pendant la paix et rendre en guerre la force d'un état plus formidable. Pendant dix années consécutives, il fit recueillir les usages des peuples maritimes et les conseils des hommes pratiques. Il envoya des émissaires dans tous les ports de France et à l'étranger, en Espagne, en Angleterre, en Hollande, avec la mission expresse de réunir tous les documents de nature à éclairer la grande ordonnance qu'il préparait. C'est ainsi qu'un avocat de Paris, M. Leras, fut envoyé en Hollande ; M. d'Herbigny, dans les ports de l'Océan et de la Méditerranée, etc.

52. Tous les documents furent centralisés à Paris et discutés devant une commission, composée d'hommes pratiques, et présidée par M. de Morangis. Lorsque ce laborieux édifice fut terminé, le roi Louis XIV promulgua la glorieuse ordonnance de 1681.

53. A son apparition, dit Valin, l'admiration fut universelle, et les nations rivales l'adoptèrent comme un monument de sagesse et d'intelligence. Elle avait prévu et organisé toutes les nécessités du commerce, et pouvait être considérée comme le résumé de l'expérience des siècles! Juridiction, jugement, armement, assurance, protection, crédit, fortune de mer, avaries, contribution, tout, depuis l'Amiral jusqu'aux Calfats, y est réglé avec un ordre parfait et une expérience pratique admirable. Cette ordonnance n'a pas seulement une haute portée historique, elle forme encore, à l'heure actuelle, la base de toutes les législations maritimes du monde. En 1779, elle a subi quelques changements relatifs au certificat de visite, à l'assurance du fret

Digitized by Google

acquis ; mais ce fut plutôt une interprétation qu'une modification réelle !

54. Sous le premier Empire, on essaya de remanier nos lois maritimes, mais nos législateurs se trouvèrent en présence des deux magnifiques ordonnances de 1673 et 1681, et ne consultant que l'intérêt des peuples et les nécessités du commerce, ils n'y mirent la main qu'avec une juste circonspection, selon l'expression du conseiller d'État, M. Bégouen.

En traçant les dispositions qui concernent le contrat d'assurance, dit *Corvetto*, avec combien de plaisir nous nous sommes renfermés dans le beau système de l'ordonnance. Elle forme presque, sous ce rapport, le droit commun des nations ; peu de modifications nous ont paru nécessaires. Vous reconnaîtrez, ajoutait Maret, l'esprit, et le plus souvent les termes de l'ordonnance de 1681 ; elle est devenue la législation maritime de l'Europe !

55. Le livre II du Code de commerce qui nous régit à l'heure actuelle, fut destiné à raffermir, plutôt qu'à réformer le droit maritime français, et à le rendre commun à tous les peuples, que quinze années de victoires et de prodiges avaient soumis à notre domination. Depuis la promulgation du code et les divers traités de navigation et de commerce, intervenus entre la France et les puissances étrangères des deux hémisphères, certaines réformes sont devenues indispensables, afin de mettre nos lois maritimes en harmonie avec la liberté de pavillon, consacrée par les lois des 19 mai 1866 et 18 juillet 1873, sur la marine marchande.

En 1863, le gouvernement avait mis ces réformes à l'étude, et nommé une Commission chargée de remanier notre droit maritime, et d'opérer des réformes considérables dans les assurances. Les effroyables malheurs qui ont fondu

Digitized by Google

sur notre belle France, n'ont permis à nos pouvoirs publics, ni de les discuter ni de les faire passer dans nos lois. La plupart des modifications proposées ont une urgence incontestable. Depuis le Code, le commerce s'est développé, l'esprit de concurrence a grandi, et la spéculation, favorisée par le libre échange, exige des réformes, de nature à abolir les restrictions légales, qui placent notre commerce dans un état relatif d'infériorité vis-à-vis de l'étranger.

55 bis. Quoique la législation maritime n'ait jamais éprouvé de versalité, et qu'elle soit encore, après plus de 30 siècles, telle qu'on la vit aux premiers moments où les négociations du commerce ont commencé, chaque pays a tenu à honneur d'avoir sa législation spéciale. L'Angleterre elle-même, qui n'avait connu d'autres règles que les principes fixés par la jurisprudence, les usages et les anciennes lois telles que les rôles d'Oléron, le Guidon de la mer, les lois de Wisby et notre célèbre ordonnance de la marine, a cru devoir codifier certaines parties du droit maritime par les actes du 10 août 1854, 14 août 1855, et par le bill récent du 5 août 1873. Un nouveau bill sur la marine marchande vient de subir l'épreuve d'une première lecture en 1876.

56. Les principes qui gouvernent l'assurance, n'ont été codifiés ni en Angleterre, ni aux États-Unis. Nous les étudierons avec la jurisprudence et la doctrine de leurs meilleurs auteurs, Park, Marshall, Lord Tenterden, etc., pour l'Angleterre, Kant, W. Philips, Story, Düer, etc..., pour les États-Unis. Nous consulterons souvent Benecke qui, le premier, a entrepris de rapprocher et de comparer les législations étrangères.

57. Les codes d'Allemagne, de Prusse, de Hollande, etc., le règlement de Hambourg, en 1847, nous permettront de donner à notre travail, des développements qui ne seront

Digitized by Google

pas sans intérêt. Il ne suffit pas, à notre avis, de comparer le texte des lois et les opinions des auteurs, pour se rendre un compte exact de l'état de la législation commerciale d'un pays; il faut surtout consulter les décisions des cours souveraines qui reflètent, comme un miroir fidèle, les coutumes, les usages, les tendances même des commerçants. Nous nous proposons de parcourir les principaux recueils d'Angleterre, de Hollande, de Hambourg et des États-Unis!

58. Nous pouvons déjà affirmer, avec une juste fierté, que l'ordonnance de 1681 fut le premier code complet qui érigea, en loi générale, l'assurance maritime, la mit à la portée de tous, et la fit pénétrer dans le monde nautique tout entier. Nous allons retrouver sa puissante empreinte dans toutes les législations créées depuis le Code français. C'est là un résultat merveilleux; mais pourquoi ne pas l'avouer? cette ordonnance a eu la rare fortune d'avoir pour commentateurs deux illustres jurisconsultes, Valin et Émérigon! En interprétant son esprit et sa pensée, ces deux auteurs ont révélé au monde maritime les principes féconds qu'elle renfermait, et les puissants bienfaits qu'elle devait procurer au commerce de la mer.

59. Valin, avocat et procureur du roi, au siége de l'amirauté de La Rochelle, dépensa 40 ans de sa vie à tourmenter le texte de l'ordonnance, afin d'en saisir la pensée et l'application. Il remonta aux sources, et s'appuyant sur la raison et l'expérience, il ne demanda qu'à son génie les forces nécessaires pour accomplir une telle œuvre. En lisant ces pages immortelles, on sent que l'esprit philosophique de son siècle a illuminé cette belle intelligence et qu'elle n'accepte les solutions, que si elles sont la conséquence nécessaire de la logique et de l'expérience des siècles. Une multitude d'édits, de règlements et d'ordonnances sont ensevelis sous la poussière des greffes, et dans les archives des

Digitized by Google

Parlements. C'est ce chaos qu'il a fallu débrouiller, pour marquer la variation des règlements divers, leur dissonnance, l'extension des uns, la dérogation des autres, et les modifications diverses qu'ils ont subies. Aussi il est beau de voir comme il les secoue, les coordonne, les éclaire, les rajeunit et les fait apparaître aux regards étonnés du monde maritime! C'est à ce point qu'Émérigon a pu dire avec vérité : « Valin a rendu au public le même service, que « rendit au peuple romain Cnœius Flavius en divulguant « les fastes et les formules. »

60. Émérigon était avocat au Parlement d'Aix et conseiller à l'Amirauté de Marseille. Esprit hardi et profond, Émérigon a traité les questions relatives aux assurances et aux contrats à la grosse avec une clarté, une précision et une simplicité inimitables. Ses décisions sont des oracles, mais des oracles basés sur sa grande expérience et sur l'opinion des immortels auteurs italiens : Stracha, Targa, Casarégis, etc... Sa pensée est lumineuse et concise à ce point, qu'on peut dire de lui ce que Montesquieu disait de Tacite : *Il a tout abrégé parce qu'il voyait tout.* Il a souvent l'esprit de Voltaire, et toujours la finesse et l'humour de notre Michel Montaigne; il a surtout le rare mérite à nos yeux, d'avoir compris, que pour bien saisir le droit maritime, il faut étudier les principes dans leurs applications juridiques, rappelant ainsi aux hommes de science, que ce qu'il importe le plus de savoir, ce n'est pas ce qu'on en pense, mais surtout ce qu'on en juge! C'est sous les auspices tutélaires de ces deux maîtres vénérés, que nous placerons les études comparatives auxquelles nous allons nous livrer.

Digitized by Google

DEUXIÈME PARTIE

LÉGISLATION COMPARÉE

CHAPITRE PREMIER

61. Après la lettre de change, le contrat d'assurance peut être regardé comme la plus heureuse et la plus féconde découverte, que les derniers siècles du moyen-âge aient léguée aux temps modernes. Acte de sécurité et de prévoyance, cette admirable institution a exercé une grande influence sur la navigation et le commerce maritime. Pourrait-on en être étonné, si on remarque que, grâce à un léger sacrifice, emprunté à sa fortune de terre, tout travailleur de la mer peut conjurer des périls qu'il ne saurait prévoir. Qu'importent dès lors les obscurités de son origine, si sa création a été la conséquence des nécessités de la navigation? Sous une forme ou sous une autre, l'assurance maritime a dû être pratiquée, de longues années avant qu'on se soit rendu un compte exact de sa nature et de ses éléments.

62-63. Son caractère et son utilité n'ont dû être appréciés qu'à mesure qu'on a mieux saisi son but et les règles fondamentales qui devaient le régir. Il ne faudra donc pas trop s'étonner de rencontrer dans ce travail comparatif, des

Digitized by Google

conditions générales à peu près identiques dans toutes les législations maritimes. Les mêmes besoins, les mêmes dangers, les mêmes intérêts, ont conduit les nations commerçantes à adopter les mêmes dispositions *cardinales*, suivant l'expression d'Emérigon.

SECTION Ire

CONDITIONS RELATIVES A L'ASSURÉ.

64. L'assurance est une convention qui intervient entre l'assureur et l'assuré. La prime, d'une part, le risque de l'autre, tel est le double objet de ce contrat. L'un veut gagner la prime, l'autre s'affranchir des caprices de la fortune; la diversité des rôles exige des conditions diverses; de là, la nécessité d'examiner les règles qui sont, ou communes, ou spéciales à l'assureur ou à l'assuré.

65. Dans les articles 1108 et 1123, le code civil français énumère les conditions substantielles, communes à toutes les conventions. Le contrat d'assurance ne pouvait échapper à des conditions essentielles à son existence. Il faut dès lors qu'il réunisse : 1° deux parties capables de s'obliger l'une envers l'autre; 2° un objet susceptible d'assurance, c'est-à-dire exposé aux risques de la navigation; 3° il faut que l'assurance de cet objet ne soit pas prohibée par la loi; 4° enfin, la convention doit stipuler une prime, qui forme le prix de l'assurance.

66. En Angleterre, aux États-Unis, en Hollande, en Espagne et en Allemagne, toutes ces conditions fondamentales sont imposées à l'assureur et à l'assuré. Moins libérale que les autres, la loi française contient des restrictions regrettables et relatives aux objets susceptibles d'assurance nous aurons l'occasion de fournir d'amples explications sur ce point.

Digitized by Google

67. Quant aux conditions spéciales, le rôle divers de chacune des parties exige une distinction entre l'assureur et l'assuré.

Les conditions spéciales à l'assuré sont au nombre de trois : L'assuré doit être capable de faire le commerce ; il ne doit pas être sujet d'une puissance ennemie ; il doit avoir un intérêt assurable.

68. Puisque l'art. 633 du code de com. classe les assurances maritimes parmi les actes de commerce, l'assuré doit être habile à faire ces sortes d'opérations. Il faut, en outre, qu'il ne se trouve point dans la catégorie des personnes auxquelles nos lois interdisent de faire le commerce. Ainsi en France, les fonctionnaires publics en général, les avocats, les magistrats, les consuls, les agents de change, les courtiers, etc., ne peuvent se livrer à des actes de commerce. Les lois de 1866 et 1867 ont apporté quelques tempéraments en faveur des agents de change, mais la prohibition est absolue pour les courtiers, à moins qu'ils ne vendent les récoltes de leurs propriétés.

69. Les lois étrangères, en Allemagne, en Hollande, aux États-Unis et en Angleterre, se montrent moins rigoureuses à l'égard de certains officiers publics, et notamment des courtiers. En Angleterre, les courtiers se livrent aux opérations maritimes les plus importantes. Il y a là un danger grave que notre législation a su prévenir et qu'elle devra redouter, tant qu'elle n'aura pas aboli le caractère officiel dont elle a revêtu les courtiers maritimes.

70. L'assuré ne doit pas être le sujet d'une puissance ennemie. Le Consulat de la mer et le Guidon de la mer renferment la même interdiction, « à moins qu'il n'y ait licence « et sauf-conduit de trafiquer. » L'ordonnance de 1681 contenait la même prohibition. (Em. 1. 128.)

Toutes les législations maritimes modernes ont maintenu

Digitized by Google

la même défense, parce qu'elle est une conséquence de l'interdiction de commerce entre deux nations en état de guerre. Nulle disposition de loi, dit *Story*, n'est plus solidement établie que celle qui déclare nuls, tous contrats faits avec les sujets d'une puissance ennemie. Philips assure qu'aux États-Unis, la jurisprudence n'a jamais varié et que l'assurance de la propriété ennemie est nulle. La loi prussienne (art. 1961) et le nouveau code d'Allemagne ont consacré la même prohibition.

En Angleterre, l'usage a longtemps prévalu contre la loi. « Durant le cours de la dernière guerre, dit Emérigon, les Anglais assuraient nos marchandises... La jurisprudence violait ouvertement les statuts de Georges II et Georges III, de 1748 et 1792; et lord Mansfield ajoutait avec une rare bonhomie : « qu'il y voyait pour les Anglais « l'avantage de gagner plus, par les primes élevées qu'ils « percevaient, que par les prises. » Une discordance aussi regrettable entre la loi et la jurisprudence n'a pas entièrement cessé, puisque à l'heure actuelle l'assurance serait valable, si le navire ennemi avait obtenu une licence royale. (Colfavru, p. 392.)

La législation ne contient en Hollande aucune disposition qui interdise l'assurance de la propriété ennemie. D'après le savant commentateur de Benecke, aucun assureur de Hambourg, ou de toute autre ville maritime, ne songerait à se soustraire à l'obligation de payer l'indemnité due pour un sinistre, sous prétexte que l'objet assuré appartenait à un ennemi. (Nolte, 1, p. 20.)

71. En France, le principe de la prohibition existe, quoique nos auteurs aient protesté depuis des siècles contre une pareille rigueur. La guerre, ce fléau barbare, dit Cleirac, devrait être une lutte de gouvernement à gouvernement, et non une lutte de peuple à peuple. Dès cette épo-

Digitized by Google

que nous trouvons que « l'admiral peut en temps de guerre « accorder trèves pescheresses aux ennemis et à leurs « sujets » (Cleirac). Le concile de Latran exhortait les princes chrétiens à respecter le laboureur et le négociant. (Emérigon.) En 1536, des édits publics, en France et en Hollande, décidèrent que la pêche du hareng ne serait pas troublée; et en 1553, les États généraux rendirent une ordonnance par laquelle le *commerce fut toléré pendant la guerre.*

72. Lors de la guerre entre la France et l'Espagne, le roi, Louis XIV, publia une ordonnance, le 20 octobre 1673, par laquelle le commerce maritime fut autorisé entre les deux nations, sous certaines conditions (Em. 1, p. 140).

73. Les mêmes principes, loin de prévaloir pendant les guerres du premier empire, furent plus rigoureusement observés avec le blocus continental. Il faut arriver au congrès de Paris, en 1856, pour trouver un allégement à ces rigueurs. La déclaration des plénipotentiaires reconnaît que le droit maritime en temps de guerre a été pendant longtemps l'objet de contestations regrettables, et déclare que désormais le pavillon couvrira la marchandise, et que la marchandise ennemie ne sera pas saisissable sous pavillon neutre. Nous aurions désiré que, s'inspirant de la pensée du cabinet de Washington, le congrès eût proclamé la liberté des mers et l'inviolabilité de la propriété ennemie, à l'exception de la contrebande de guerre. Ce progrès nouveau paraissait être sur le point d'aboutir, puisque la France, l'Autriche, la Prusse et l'Italie avaient proclamé ces principes en 1859 et en 1866; mais dans la dernière guerre avec l'Allemagne, malgré les suppliques formelles des chambres de commerce de nos grands ports maritimes, et surtout de Bordeaux, le gouvernement n'a pu consacrer les mêmes principes, en face d'un ennemi qui a violé

Digitized by Google

sans pudeur la propriété de terre, comme la propriété de mer. De sorte que malgré les vœux de la science et les prétendus progrès de la civilisation, il sera longtemps certain que la guerre détruit tous les traités; qu'elle est une lutte entre deux peuples, et que le commerce entre deux nations ennemies ne saurait être toléré...

74. L'assuré doit avoir un intérêt assurable sujet aux risques de la navigation (art. 334). L'intérêt est la condition fondamentale de l'assurance; sans lui, elle ne serait qu'une gageure. Les lois maritimes ne définissent pas cet intérêt et les auteurs ne s'accordent guère sur son essence. Il y a sur sa nature, sa condition, son existence et sa constitution, de nombreuses théories qui sont loin d'éclairer la question et que nous croyons pouvoir nous dispenser de rapporter. A notre avis, avoir un intérêt assurable sur corps ou sur facultés, c'est éprouver préjudice par sa perte et avantage par sa conservation. La propriété et l'intérêt, dit Caumont, ne sont nullement choses identiques. La valeur de la chose est la mesure de la propriété et du préjudice que sa perte occasionne. De cette différence entre la propriété et l'intérêt, il résulte : que plusieurs intérêts assurables peuvent exister sur un même navire ou sur un même chargement; par exemple, l'intérêt du propriétaire véritable, du commissionnaire, du consignataire, du facteur, du créancier gagiste ou hypothécaire, etc... ces divers intérêts peuvent-ils être l'objet d'une assurance valable ? (Voir nº 79.)

75. Toutes les législations s'accordent à reconnaître que l'intérêt assurable peut n'être qu'à l'état d'espérance au moment du contrat, et qu'il suffit qu'il existe au moment du sinistre. On reconnaît également que cet intérêt assurable peut se modifier ou se transmettre indéfiniment, jusqu'au moment de la perte totale ou partielle, et que le

Digitized by Google

droit à l'indemnité s'ouvre pour le possesseur de ce droit au moment de l'événement. Aux Etats-Unis notamment, l'assurance sur intérêt futur est tolérée, il en est de même dans les polices de France, d'Allemagne et de Hollande.

76. En Angleterre, les principes admis par Benecke dans sa théorie entre l'intérêt direct et indirect avaient produit une certaine confusion dans les idées; la possession du connaissement n'était pas en Angleterre comme en France le signe caractéristique du droit de propriété; mais le bon sens et la pratique ont triomphé de ces subtilités, grâce surtout à une remarquable décision rendue par le juge Lawrence, l'un des jurisconsultes les plus remarquables de l'Angleterre, dans l'affaire Crawford contre Lucena; rapportée par Frignet. (T. I, p. 12.)

77. Il faut donc un intérêt assurable, afin que l'assurance ne devienne pas une gageure. A l'heure actuelle ces sortes d'assurance par gageure sont interdites dans toutes les législations maritimes, à l'exception peut-être de quelque État des États-Unis, dans lesquels la magistrature les tolère, quoique à regret, en l'absence d'un texte précis. Philips cite l'État de New-York.

78. Rappelons toutefois, que la pratique n'est pas toujours d'accord avec la loi; et que le 7 décembre 1859, la cour de Rennes a annulé une véritable gageure consentie à un Français par une Cie d'assurance anglaise. Notons également qu'en France, la jurisprudence n'autorise la transmission des polices d'assurance par la voie de l'endossement, que lorsqu'elles se réfèrent à une assurance sur facultés qui assortit un connaissement ou accompagne une traite. (Mémorial 1863-1-238.)

79. Tous les intéressés que nous venons d'énumérer n° 74, porteurs d'une police et d'un connaissement, peuvent-ils consentir une assurance qui leur permette d'en recueillir

Digitized by Google

les bénéfices en cas de sinistre? Nous n'avons rien trouvé dans les lois étrangères, dans la doctrine et dans la jurisprudence qui renfermât une exception ou une prohibition.

Dans les lois qui admettent les principes de notre article 216, et le délaissement avec ses effets, de graves difficultés peuvent s'élever à l'égard d'un créancier simple, d'un créancier gagiste ou même hypothécaire?

80. Dans la suite de ce travail nous aurons à examiner ces questions, à propos de la loi sur l'hypothèque maritime. Nous pouvons dès à présent affirmer, que si la jurisprudence se montre hostile en ce qui concerne l'assurance par le créancier, soit du navire, soit de la créance elle-même, l'opposition formelle, et peut-être peu réfléchie des assureurs à la loi hypothécaire maritime, constitue un empêchement de nature à paralyser l'exécution absolue de cette loi.

SECTION II

CONDITIONS RELATIVES A L'ASSUREUR.

81. Si le contrat d'assurance forme une convention synallagmatique, conditionnelle, aléatoire et du droit des gens, il n'existe, à proprement parler, aucune condition générale ou spéciale, applicable à l'assuré, qui ne soit opposable à l'assureur, comme, par exemple, la capacité de faire le commerce et l'interdiction d'assurer la propriété ennemie. En dehors de ces deux exceptions, toute personne capable de s'obliger peut se livrer au commerce des assurances maritimes, suivant son intérêt ou ses convenances.

82. Sans les assurances, le commerce de la mer ne saurait se soutenir (Valin, I, p. 26) mais le développement des affaires, la multiplicité des assurances et l'importance de ces opérations ont amené la création de sociétés impor-

Digitized by Google

tantes, et l'intervention du législateur en ce qui concerne l'organisation et le fonctionnement de nos sociétés maritimes. Ainsi, pour ne citer qu'un exemple, la loi du 24 juillet 1867 exige pour le fonctionnement de ces sociétés un versement obligatoire de 25 0/0 du capital social; et impose la liquidation *obligatoire* lorsque la 1/2 du capital social est perdue. C'est à ces dispositions sévères qu'est due la sécurité relative offerte au commerce par les sociétés d'assurances maritimes françaises. Aussi est-il à peu près sans exemple que les assurés aient jamais souffert de l'insolvabilité des assureurs; quand la liquidation est prononcée il reste toujours les 3/4 ou au moins la 1/2 du capital pour garantir les opérations engagées. Il n'est donc pas surprenant que ces sociétés isolées au début n'aient pas tardé à prendre une grande extension, et qu'à l'heure actuelle plusieurs de ces sociétés constituent de véritables puissances financières.

83. « Les assurances ont été trouvées si utiles et si uni-
« versellement estimées qu'il n'y a point de ville maritime
« en France où on ne trouve des Cies ou chambres des
« marchands qui assurent en particulier les marchandises.
« Depuis peu il s'est établi une chambre des assurances à
« Paris. » C'était le 16 juin 1668! Depuis les années 1682, 1754 citées par Toubeau et Valin, Paris est devenu le grand centre des Cies maritimes de France et néanmoins dans chaque port maritime on trouve de nombreuses Cies et plusieurs assureurs particuliers qui se livrent à cette industrie. Les rigueurs du Blocus continental et les nombreuses guerres que la France a subies ou provoquées depuis deux siècles, ont sans cesse paralysé la création de ces puissants auxiliaires du commerce. Ce n'est qu'à partir de l'année 1815 que le commerce maritime a repris son essor; et c'est de cette époque que datent les premières grandes Cies d'assu-

Digitized by Google

rances maritimes ! La Cie d'assurances générales fondée en 1818, au capital de 5,000,000 ; la Sécurité, l'Union des ports ; l'Océan, le Lloyd français en 1836 et 1837, etc.

84. La France possède à l'heure où nous écrivons 32 compagnies à Paris, y compris une Cie de réassurance fondée en 1871 ; 14 au Hâvre ; 6 à Bordeaux ; 1 à Brest ; 2 à Marseille, sans compter, dans chacune de ces villes, un assez grand nombre d'assureurs particuliers qui exercent cette industrie avec des succès divers mais passablement appréciables. En outre beaucoup de Cies étrangères ont créé des succursales dans nos ports et se livrent à une concurrence préjudiciable aux intérêts français.

85. Leur capital varie entre *cinq cent* mille francs et 6 millions. Le capital total des Cies parisiennes s'élève à 72,650,000 dont 17,098,400 ont été versés et représentent un peu plus du 1/4 du capital en totalité. Quinze de ces Cies ont conservé un compte de réserve qui peut être considéré comme une augmentation du capital versé.

Avec ce capital, dit le savant rédacteur du Moniteur des assurances, M. Thomereau, augmenté de cinq millions de bénéfices, les sociétés de Paris ont couvert en 1872 environ un milliard de risques et encaissé 20 millions de primes. Cette année 1872 a été l'une des plus désastreuses du siècle pour les intérêts maritimes. Elle avait été précédée de deux années de guerre qui avaient gravement atteint la circulation commerciale. Sa situation ne saurait être considérée comme une situation normale.

86. Si on se reporte à l'année 1869, on trouve que dans l'ensemble, les Cies françaises ont souscrit pour 2 millards d'assurances ; reçu 35 millions de primes ; payé 25 millions de sinistres et réalisé un bénéfice de 4 millions. Quelques Cies ont dû attaquer leur fonds de réserve et l'auteur que nous venons de citer évalue à 30 0/0 du capital versé

Digitized by Google

la perte qui en est résultée pour vingt Cies parisiennes seulement.

87. L'assurance maritime traverse actuellement une crise qui préoccupe le monde des affaires. Elle ne provient pas seulement des sinistres exceptionnels qui ont frappé les assurances dans ces dernières années ; elle se rattache à la transformation qui s'opère dans le matériel naval et au désarroi où se trouve la marine à voiles devant les progrès de la marine à vapeur. Elle tient surtout à l'absence de règles fixes, de police uniforme et de classifications absolues des navires, et aussi aux taux élevés des primes, aux clauses rigoureuses des polices, et par suite aux tentations coupables fournies à la spéculation peu loyale.

Ces lignes étaient écrites à la fin de 1873. Depuis, ces opérations se sont améliorées et les résultats généraux de 1874 que nous avons sous les yeux paraissent brillants, comparés à ceux des années précédentes. Tout fait espérer que la statistique de 1875 sera plus satisfaisante encore.

88. Ces grandes associations se sont d'abord produites en Angleterre. Le London et le Royal Exchange Company furent fondées en 1719 sous le patronage du roi Georges Ier qui leur conféra un véritable monopole. Pour prix de leurs chartes, ces compagnies durent verser dans les caisses du Trésor Public un cautionnement de 300,000 livres st. que le gouvernement employa au paiement des dettes de la liste civile.

Ce privilége incompatible, dit Colfavru, « avec les tendances et les libertés du commerce fut supprimé en 1824 « par Georges IV et les assurances sont rentrées dans le « domaine public de l'industrie nationale. » Aussitôt de nombreuses Cies se formèrent et à l'heure actuelle, le sol de l'Angleterre est rempli de Cies et d'assureurs particuliers qui suffisent à peine aux nombreuses opérations qui pullulent dans ce pays.

Digitized by Google

89. Aux États-Unis, les assurances maritimes, autrefois presque exclusivement traitées par des particuliers, sont aujourd'hui entre les mains d'opulentes Cies. Nous verrons que leurs polices, rédigées, en général, d'après les usages anglais, présentent peu de clauses exceptionnelles. (Frig. 1, 32).

90. La ville de Hambourg a été la première ville du continent qui ait suivi l'exemple de l'Angleterre. La première Cie d'assurance fut fondée en 1765. Les résultats de cette initiative furent prospères et bientôt de nombreuses Cies s'y établirent, de sorte que déjà en 1807, la seule ville de Hambourg comptait 29 compagnies. Depuis cette époque le nombre s'est accru. Un règlement général rédigé en 1847 d'un commun accord par toutes les sociétés, est venu mettre l'ordre et l'uniformité, dans une matière qui a surtout besoin de précision et de clarté. Une pareille résolution mérite une approbation absolue; les lois salutaires de la concurrence peuvent en souffrir, mais cette ligue permet de conserver à Hambourg le bénéfice des assurances de cette grande cité. (Frig. 1, 34.)

91. La Hollande, qui a tenu longtemps le sceptre des mers, possède un grand nombre de Cies d'assurances, et de riches particuliers pratiquent ces opérations sur une vaste échelle. Les villes de Brème et de Lubeck renferment également de puissantes et nombreuses Cies; elles se sont syndiquées en 1836 et ont adopté un règlement uniforme qui est un chef-d'œuvre de clarté et de simplicité. Nous aurons souvent l'occasion de citer ces polices d'assurances; elles peuvent servir de type à toutes les places de commerce, tant elles sont favorables aux parties.

92. Dans le courant des mois de juin et de juillet 1873, les assureurs maritimes de France se sont réunis en congrès à Paris, sous la présidence de M. Boudon, directeur

Digitized by Google

des assureurs maritimes de Paris. Tous les grands ports étaient représentés par des délégués spéciaux. Après un examen attentif de la situation critique des assurances maritimes, l'Assemblée générale a décidé la création unique de trois polices générales : Police sur corps; police sur facultés au long cours; police sur facultés au cabotage. Ces trois formules ont été déposées au tribunal de commerce de Bordeaux, les 15 juillet 1873 et 5 janvier 1874. Dans la suite de ce travail, nous aurons à apprécier ces documents. Les dispositions principales de la police sur corps ont été empruntées à la formule Paris-Marseille qui avait été spécialement réservée aux vieux navires. Les formules sur facultés ont reçu quelques modifications favorables aux assurés; nous pouvons citer notamment le § 2 de l'art. 8; mais le plus souvent les clauses nouvelles sont empreintes d'une plus grande rigueur, et plus onéreuses pour l'assuré. On a pensé que ce serait un moyen efficace pour relever les assurances en France. Le but sera-t-il atteint? Nous voudrions pouvoir y ajouter confiance; mais nous pensons, au contraire, que les assureurs seraient mieux avisés si leurs formules renfermaient moins de clauses restrictives; parce que ces défiances et ces rigueurs atteignent surtout la spéculation loyale et les armateurs honnêtes. Les anciens avaient pensé qu'il n'était pas prudent de placer un capitaine entre son devoir et son intérêt. Cette maxime était sage, et nous persistons à la trouver bonne.

SECTION III

AUXILIAIRES DES ASSUREURS.

93. En parlant du contrat d'assurance, Émérigon s'exprimait ainsi : « Pareilles spéculations sont l'ouvrage du génie. Les assureurs doivent connaître non-seulement

Digitized by Google

l'état de la mer et de l'atmosphère, l'arrivée et le départ des navires, leur condition de navigabilité, le cours des frêts et de la vente des marchandises, mais surtout le nom, l'âge, le mode de construction et les qualités nautiques des navires qu'ils assurent. » — L'assureur antique, sans guide et sans expérience, dénué de toutes les lumières que la science a prodiguées à la navigation, agissait en aveugle et tentait la fortune.

94. Quelques négociants anglais, frappés des inconvénients que l'absence de renseignements apportait à leur industrie, eurent la pensée de fonder à leur usage, un cercle ou *société close* où viendraient se centraliser toutes les opérations d'assurance, toutes les nouvelles utiles à la navigation et tous les documents favorables à l'appréciation des risques. Cette société prit bientôt une grande extension, et peu d'années après 1760, date de sa fondation, elle comptait un nombre considérable d'adhérents et pouvait entretenir des correspondants ou des agents directs, dans les principaux ports du globe. C'est ainsi que fut créé le *Lloyd* anglais.

95. Il tire son nom du propriétaire du café situé dans *Lombard-Street*, où se réunissaient les principaux négociants de la cité. Bientôt on comprit qu'il était nécessaire de classer les navires en plusieurs catégories.

On les répartit en 4 classes, A E I O, accompagnés des chiffres 1, 2, 3, 4. — Les lettres se référaient à la coque du bâtiment, et les chiffres au gréement. La cote A, E désignait un navire de premier mérite, ayant sa coque et son gréement dans le meilleur état. La lettre I était assignée aux mauvais navires, et la lettre O aux navires hors d'état de naviguer. Un navire bien construit ou réputé tel, restait de 6 à 12 ans dans la classe A, selon le port de construction. Il n'y avait aucune vérification sérieuse, aucun contrôle

Digitized by Google

efficace, et après l'expiration du nombre d'années fixées par le règlement, un navire perdait définitivement sa cote, alors même qu'il aurait été réparé avec le plus grand soin.

96. Cet état de choses, source de nombreux abus, dura longtemps ; enfin un beau jour les armateurs et les assureurs s'émurent. En 1824, on réunit un comité représenté par les divers intérêts ; un rapport fut présenté le 1er juin 1826 à une assemblée générale de négociants de Londres, engagés dans les opérations maritimes ; mais le règlement actuellement en vigueur ne fut créé qu'en 1834.

97. Nous ne pouvons reproduire, même en les analysant, les nombreux articles de ce règlement ; qu'il nous suffise de dire que tous les navires anglais et étrangers peuvent y être inscrits, et que les cotes qui leur sont assignées, doivent être, autant que possible, l'indication exacte de leurs qualités réelles et intrinsèques, et qu'elles doivent être déterminées, non par les visiteurs, mais par le comité, après l'examen attentif des rapports des visiteurs et de tous les autres documents qui sont soumis au comité.

98. Les cotes sont établies comme suit :

Navires A. Bâtiments neufs ou bâtiments dont le terme est continué ou rétabli.

Navires A (en rouge). Bâtiments qui ont atteint la période qui leur a été assignée, lors de la première visite, ou lors de la continuation ou du rétablissement de la cote ainsi que les navires qui n'ont pas été cotés dans l'origine et qui se trouvent, à la visite, d'une qualité supérieure, propres à transporter des marchandises sèches et périssables en quelque partie du monde, ou de quelque partie du monde que ce soit.

Navires Æ. Bâtiments qui, à la visite, sont trouvés propres à transporter avec sécurité des marchandises sèches et périssables pour des voyages plus courts.

Digitized by Google

Navires E. Bâtiments qui, à la visite, seront trouvés propres au transport de cargaisons qui, par leur nature, ne sont pas sujettes à être avariées par la mer en quelque voyage que ce soit.

Navires I. Bâtiments propres à transporter des cargaisons non sujettes à être avariées par la mer pour des voyages plus courts.

99. Les articles 33 et suivants du règlement indiquent les conditions indispensables à la classification de chaque catégorie de navires, et aux diverses périodes pour la conservation ou le renouvellement de leurs cotes; les règles qui doivent présider à la construction des navires; la qualité, les dimensions, les chevilles et gournables; les conditions nécessaires pour que le navire puisse être visité; les parties qui doivent surtout frapper l'attention des experts visiteurs, le nombre des visites, les rapports et leur contenu pour le maintien et le renouvellement de la cote; les réparations qu'ils doivent prescrire pour chaque catégorie de navires, et pour chacune des 4 classes; le nombre, les dimensions et les qualités des câbles, ancres et autres rechanges; le nombre et les dimensions des embarcations pour les navires en bois ou pour les steamers; et enfin les essences de bois qui doivent être employées pour la construction de chacune des 4 classes de navires et pour chacune de leurs parties essentielles... Pour donner une appréciation approximative des conditions multiples et détaillées de ce règlement, il faudrait le copier presque en entier; de pareils documents ne supportent pas l'analyse. Bornons-nous à constater que le Lloyd anglais est un precieux auxiliaire pour tous les assureurs et les assurés du monde entier.

100. Le recueil anglais fut longtemps unique en Europe; mais, en 1828, un assureur d'Anvers, M. Jules Morel, fonda

Digitized by Google

à Paris *le Veritas*. Cette institution avait pour but d'apprécier la valeur individuelle de chaque navire, afin d'éclairer les assureurs dans le choix de leurs risques. M. Charles Bal, directeur à Paris de la Cie le Llyod français, lui imprima un autre caractère et une admirable impulsion.

101. La forme donnée au Veritas permet de recueillir et de montrer rapidement le degré de confiance que doit inspirer un navire. Il est divisé en 13 colonnes : La 1re contient la liste de tous les navires de commerce du monde. 2° Le nom du capitaine. 3° Le degré de confiance que mérite le navire et le genre de navigation auquel il est le mieux approprié. 4° Ses qualités de corps et de gréement. 5° L'espèce de bâtiment à laquelle il appartient. 6° Son tonnage. 7° Son pavillon. 8° L'année de sa construction. 9° Le bois avec lequel il est construit, son doublage, les réparations subies. 10° Son tirant d'eau à l'étambot le navire chargé. 11° Le port d'attache. 12° Le nom de l'armateur. 13° Le lieu et la date de la dernière visite.

Le Véritas divise les navires en trois classes, et exprime l'appréciation de leurs qualités par les nombres fractionnaires 3/3 5/6 3/4 2/3 1/2.....

102. Ce registre est puissamment secondé par ses propres visiteurs, par les experts de l'Amirauté dont la visite au départ est imposée à tous les navires français et par la loi du 2 juillet 1836 qui défend à tous les navires français de changer de nom.

103. Chaque navire trouve ainsi sa biographie inscrite au Véritas; et les assureurs peuvent donner des bases sûres et certaines à leurs appréciations et au degré de confiance qu'ils accordent au navire. En outre, l'expert du Veritas suit la construction de chaque navire et apprécie la nature, la qualité des bois employés. La cote s'acquiert sous les conditions rigoureuses, énumérées dans l'article

Digitized by Google

6 du règlement spécial; elle ne peut se conserver que sous les autres conditions non moins rigoureuses des articles 7, 10 et 11; aussi quand il s'agit de fixer une cote et d'en déterminer la durée, les experts procèdent avec beaucoup de circonspection et ne délivrent un certificat qu'après une vérification complète de l'état du navire dans toutes ses parties.

104. Le Véritas avait acquis une autorité presque officielle, à tel point que le 16 février 1860 la cour de Paris décidait, que le silence gardé par l'assuré sur le refus du Véritas de côter un navire constituait une réticence. A l'apparition de cette sentence, les chambres de commerce s'émurent, et dans une lettre adressée au ministre du commerce, la chambre de Bordeaux n'hésitait pas à déclarer que cette décision constituait *un déni de justice*. La chambre signalait les prescriptions rigoureuses et les exigences dangereuses du règlement du Véritas, qui étaient de nature à compromettre à la fois les intérêts des assureurs et surtout des assurés.

105. M. Cortès, président de la chambre, fut invité à s'adresser à M. Charles Bal et à lui demander certaines modifications au règlement, concernant le mode de construction et de carène. L'indécision de la réponse ou le refus du directeur du Véritas, de faire droit aux justes réclamations du commerce, détermina les armateurs de Bordeaux à créer le nouveau Registre qui porte le nom de Registre Maritime.

106. Au mois de décembre 1861, sur la proposition de M. H. Tandonnet, et après un rapport de M. Mégret, où se trouvent énumérés les griefs du commerce contre le Véritas, l'assemblée générale des armateurs de Bordeaux désigna les noms des membres, qui devaient composer le premier conseil de surveillance du Registre Maritime.

Digitized by Google

MM. Cortès, Olanyer, Cahuzac, Pozzy, Chaigneau, Salvané, Mégret, Féger Kerhuel, Delphin Henri, furent nommés membres de ce conseil de surveillance. La direction en fut confiée à M. Labadie, ancien capitaine, marin d'une expérience consommée, d'une intelligence rare et d'une activité sans égale.

107. Le mode de classement de ce Registre s'opère de la manière suivante :

Première Division.

1ere c. 1°
1ere c. 2°

Deuxième Division.

2me c. 1°
2me c. 2°

Troisième Division.

3me c. 1°
3me c. 2°.

Le règlement de ce registre essaye de tenir une balance égale entre les divers intérêts; les expertises sont contradictoires et les prescriptions moins onéreuses:

108. Il ne saurait nous convenir de prendre parti pour l'un ou l'autre de ces deux rivaux; assez de questions les divisent, et les nombreuses difficultés qui existent encore, démontrent surabondamment que la paix et la concorde sont loin de régner entre les deux administrations. Nous pouvons seulement affirmer, que les deux registres honorent le commerce français, et que le Véritas et le Registre maritime sont les deux auxiliaires les mieux informés qu'on puisse trouver dans le monde maritime.

Nous pouvons ajouter que le gouvernement français

Digitized by Google

protége le commerce de la mer autant qu'il le peut, et que la circulaire du 18 mai 1860, qui ordonne une enquête et retire provisoirement le Brevet au capitaine qui a perdu son navire, constitue pour les assureurs un auxiliaire et une protection qu'on ne rencontre pas ailleurs.

109. Les deux registres peuvent être consultés avec fruit par la justice, mais elle ne doit pas oublier qu'ils appartiennent à deux industries privées, sans caractère officiel, sans contrôle de la part de l'assuré. Le tribunal de commerce de Marseille est entré dans la véritable voie en décidant, le 8 mars 1866, que l'assuré n'avait commis aucune réticence en n'avertissant pas l'assureur que son navire n'était pas coté au Véritas, en se fondant sur cette raison décisive à savoir : que l'assureur peut prendre ce renseignement à son gré, et que l'assuré ne saurait être tenu de le lui fournir.

110. On trouve également à Trieste et à Liverpool des Llyods qui se rapprochent beaucoup plus du Llyod anglais que des registres français. Ils servent également à classer les navires des nombreuses compagnies d'assurance qui courent les risques de l'Adriatique, de l'Archipel et des mers Noire et de Syrie. Depuis sa nouvelle charte et son nouveau règlement édicté en 1847, le registre de Trieste a pris des développements considérables.

111. Tels sont les auxiliaires omnipotents du commerce des assurances maritimes. Nous ne pouvons accorder une approbation sans réserves à la circulaire ministérielle du 18 mai 1860. Les capitaines de tous les grands ports ont formulé d'énergiques protestations. Dans la pratique, le Brevet n'est retiré au capitaine qu'après l'enquête, afin de ne pas assimiler les capitaines malheureux aux capitaines coupables; et la cour de cassation a décidé, le 21 décembre 1869, que l'appréciation administrative de la conduite du

Digitized by Google

capitaine ne constituait pas chose jugée, eu égard à la question de savoir si les faits allégués sont constitutifs de la baraterie de patron : Sirey, 1870, 1,100;

112. Peut-être les assureurs seraient-ils mieux inspirés, si, au lieu de suspecter les capitaines et les armateurs et de rédiger leurs polices d'assurances avec des clauses aussi onéreuses, ils se rendaient un compte plus exact du mérite et de la valeur des navires qu'ils assurent; si, en outre, ils fixaient le taux des primes en raison des garanties qu'offre chaque navire; et enfin, s'ils mettaient les polices en harmonie avec la transformation qui s'est opérée dans la construction et l'armement des navires.

113. Les assurés, de leur côté, ont bien le droit d'exiger, qu'en cours de voyage, l'assureur efface toutes les conséquences de la fortune de mer, et qu'il replace le navire dans son état primitif, parce qu'il ne suffit pas que le navire puisse continuer sa route et tenir la mer en toute sécurité. Mais il faudrait que la belle devise anglaise *the best policy Honesty* fût la règle constante et absolue de leur conduite. Pour rendre palpable, pour ainsi dire, l'état d'un navire à la mer, les Anglais disent qu'il doit être *Seaworthines;* le juge seul doit décider si le navire est ou non Seaworthy!

Digitized by Google

CHAPITRE II

FORMES DU CONTRAT.

114. On donne le nom de police d'assurance à l'instrument qui constate et règle l'existence et les conditions de la convention entre les parties : il sert en outre à prouver le contrat, et à ce point de vue son importance est décisive. On comprend dès lors pourquoi le législateur a voulu l'entourer de formalités protectrices, afin d'en garantir la sincérité.

115. Ces formalités sont de deux sortes : Les unes s'adressent à la forme extérieure de l'acte; elles constatent la présence des parties, la signature du contrat, et forment pour ainsi dire les conditions matérielles et extérieures de la convention. Les autres sont relatives à la qualification des parties, la désignation des objets assurés, du voyage, les risques et le coût de l'assurance; ce sont les conditions internes ou intrinsèques de la police.

116. Avant d'examiner les conditions substantielles ou accidentelles de la police, nous ferons observer que toutes ces formalités empruntées à l'ordonnance de 1681 ont été copiées par toutes les nations maritimes du monde. On les trouve dans le règlement de Hambourg (Titre II, part. 1re,

Digitized by Google

§ 16); en Angleterre, dans un statut de Georges III; dans le code hollandais, article 155; dans le code allemand, art. 2064; et enfin, si aucun texte spécial ne les impose aux Etats-Unis, la doctrine et la jurisprudence sont unanimes.

117. La jurisprudence se montre sévère en ce qui concerne l'exécution littérale des polices. « C'est, dit Marshall « p. 352, une chose sacrée, et il ne doit pas être plus per- « mis à un commerçant de s'écarter de la lettre de la police « que de manquer à sa signature apposée au bas d'une « lettre de change. » Ce n'est donc que dans des cas extrêmement rares, et en présence d'une erreur ou d'une omission évidente, que l'on autorise des modifications à la police, et encore, ces autorisations n'ont-elles lieu que dans les Cours d'équité.

118. Dans notre pays, le contrat d'assurance doit être largement et loyalement interprété, parce qu'il ne faut pas oublier, que si le commerce maritime s'appuie sur l'assurance, les assureurs tiennent leur existence de la marine. On peut invoquer les règles d'interprétation fournies par le droit civil dans les articles 1156,1159,1164, et 1602 etc... Ainsi, si les termes de la police sont clairs, il faut s'attacher à l'interprétation littérale des termes; si les clauses sont obscures ou douteuses, il faut consulter l'usage, pourvu qu'il soit constant; « chacun, dit lord Mansfeld, doit con- « naître les usages du commerce qu'il pratique, et à moins « de dérogation formelle, est censé s'y conformer. » En France, la clause obscure s'interprète contre l'assureur. Mém. 1848, 11,106, 1856, 11,12. S'il s'agit du sens d'un terme technique, il faut avoir recours à des parères ou à des experts; enfin s'il y a doute entre une clause manuscrite et une clause imprimée, il faut se référer plutôt aux clauses manuscrites qu'aux clauses imprimées. Sirey, 1850, 11,12. Du reste, les tribunaux doivent toujours terminer la

Digitized by Google

querelle, et l'expérience des juges leur apprend beaucoup mieux que toutes les règles, le véritable sens de la police et l'intention des parties.

119. Émérigon a tracé dans son immortel traité des assurances, des règles qui seront toujours consultées avec fruit, parce qu'elles sont puisées aux véritables sources de la pratique et de la raison; Em. 1-58; Des fortunes de mer, n° 153.

SECTION I

DES FORMES EXTÉRIEURES DE LA POLICE.

120. La police doit être rédigée par écrit, c'est une condition devenue commune à toutes les législations. L'ordonnance de 1681, art. 11, titre II, dispose :

« La police d'assurance est rédigée par écrit et peut être faite sous signature privée. »

121. L'article 332 du code de commerce français s'exprime ainsi : « Le contrat d'assurance est rédigé par écrit. » Le code ne précise pas la nature de l'acte et dès lors il peut être rédigé par acte authentique ou par acte sous signature privée, directement par les parties ou par l'intermédiaire d'un notaire ou d'un courtier. Le code a cru devoir énoncer en détail les clauses et conditions de cet écrit, et ce qu'il y a de curieux, c'est qu'il termine sa laborieuse énumération par cette déclaration qui l'énerve : « Le contrat contiendra en outre toutes les autres conditions dont les parties sont convenues. » Puis comme toutes ces énonciations ne sont pas possibles, notamment dans les assurances *in quovis*, ou pour des chargements venant de l'étranger (art. 337), il a fallu accorder des dispenses; et enfin comme cette disposition ne porte aucune sanction il a été nécessaire d'édicter un système de pénalités pour suppléer au silence de l'art. 332 du C. de com.

Digitized by Google

122. La commission instituée en 1865 pour la révision du livre II du Code de com. avait eu d'abord la pensée d'abandonner cet esprit de réglementation et même de laisser la forme du contrat d'assurance sous l'empire du droit commun ; mais, après de mûres considérations, elle a maintenu la nécessité de l'acte écrit. Elle supprimait les autres énonciations et laissait les parties libres d'insérer ces conditions, d'après les circonstances et suivant leurs conventions spéciales.

123. Dès le xve siècle, la célérité qu'exigent les transactions commerciales, avait fait songer à recourir à l'emploi de formules imprimées, contenant les clauses principales et les plus usitées du contrat d'assurance. La pratique constante de ces imprimés chez tous les peuples maritimes n'a plus besoin de justification. Ces formules préviennent et aplanissent beaucoup de difficultés ; elles dispensent l'assureur et l'assuré de l'étude minutieuse, longue et souvent stérile que chacun voudrait faire de chaque convention ; en un mot, dit Lemonnier, « elle permet à tous de s'engager « les yeux fermés, sous la sauvegarde de la coutume et de « la prudence publiques.

124. Quoiqu'elles ne soient pas à l'abri des dangers que nous avons signalés dans notre commentaire de la police française sur corps, les polices imprimées sont aujourd'hui d'un emploi exclusif. Les clauses qu'elles renferment varient un peu suivant les usages, les lois et les navigations spéciales de chaque peuple ; mais on retrouve parmi elles une identité de formes presque absolue. Cela s'explique par cette double raison : que les conditions essentielles du contrat sont partout uniformes et que les clauses spéciales ont pour but unique de restreindre ou d'élargir les obligations de l'assureur ou de l'assuré.

125. Les assureurs français ont adopté une police unique

Digitized by Google

pour les assurances sur corps ou sur facultés. Les relations des peuples si faciles et si fréquentes de nos jours, leurs besoins et leurs intérêts, joints au progrès des temps modernes, doivent produire l'unité dans les législations maritimes et l'uniformité dans les formules des polices imprimées. Nous étudierons dans la 3e partie de ce travail les conditions qui seraient de nature à amener cette entente générale.

126. En France, les courtiers et les notaires sont appelés concurremment à rédiger les polices d'assurance. L'arrêt de la cour de cassation du 7 février 1833 a terminé la vieille querelle qui existait déjà du temps d'Émérigon, entre ces deux ordres d'officiers ministériels. Dans la pratique, les courtiers seuls sont chargés par les parties de réunir les souscriptions nécessaires pour remplir les ordres d'assurance qu'ils reçoivent. Ces bulletins contiennent les énonciations partielles du contrat et la somme à assurer. Les courtiers présentent les divers ordres aux assureurs qui les visent, et dès que la somme est couverte, ils ouvrent la police, remplissent les blancs, y insèrent les clauses spéciales, la soumettent à la signature des assureurs, et la transcrivent sur leurs registres.

127. En Angleterre, il est d'usage de dresser une sorte de slip contenant les principales énonciations des risques. Le courtier reçoit de l'assuré le memorandum et le soumet à la signature de l'assureur. La remise au courtier et la signature créent un lien juridique entre les parties. L'assuré devient débiteur de la prime envers le courtier qui en débite son compte, et en crédite, par contre, le compte de l'assureur. D'un autre côté, l'assureur devient, en cas de sinistre, débiteur envers lui de l'indemnité dont le courtier crédite le compte de l'assuré (Frig. 1, 180, Colf. p. 392).

Ces comptes courants réglés et balancés à certaines épo-

Digitized by Google

ques épargnent aux commerçants un surcroît d'écritures et une comptabilité dispendieuse. Le rôle du courtier devient prépondérant; et si l'on veut bien ne pas oublier, que les courtiers peuvent contracter des assurances en leur nom personnel et pour leur compte, on conviendra que ce système présente de nombreux dangers, et que la bonne foi, qui est l'âme du commerce, peut être soumise à de cruelles épreuves.

128. Les mêmes usages existent en Hollande. La loi a tracé dans l'article 681 les diverses formalités à remplir par les courtiers.

Le courtier est tenu de remettre, dans les 24 heures, une note à l'assureur, contenant les principales conditions de l'assurance; telles que la somme assurée, la prime et les autres stipulations en usage partout. Cette note a, entre les parties, la valeur d'un commencement de preuve par écrit.

Le courtier est également tenu de transcrire sur un registre particulier les circonstances, les clauses spéciales du contrat, les notes et les documents de nature à fixer le sens de la police; et, en cas de sinistre, de remettre à l'assureur, un certificat contenant l'indication sommaire des pertes et des avaries éprouvées par l'assuré. Il doit enfin délivrer aux assureurs et aux assurés, des expéditions de la police, à toute réquisition.

129. L'usage du slip ne paraît point s'être étendu aux Etats-Unis. On se borne, dans ce pays, à signer une sorte de compromis qui sert de titre aux parties jusqu'à la confection de la police. Les courtiers ne sont pas aussi fréquemment employés. On a sans doute voulu éviter les inconvénients de ce monopole.

130. En Angleterre, la police est datée et signée, et elle exprime le reçu du prix de l'assurance, chaque souscrip-

Digitized by Google

teur a soin d'accompagner sa signature de la date du jour du contrat. (Park 1, 35, *Colf*. p. 376).

131. En France, la date et la signature sont les deux formalités extérieures les plus essentielles du contrat d'assurance. L'art. 332 du c. du com. attribue à la date une importance spéciale puisque le § 3 exige l'énonciation de la partie de la journée dans laquelle la police a été couverte. « Il y est énoncé si c'est avant ou après midi. » Il s'agit dans l'article 332 de la date et de la formation du contrat par l'accord et la volonté des parties et non de la date de la clôture de la police par le courtier.

132. Dans la pratique, la police n'est jamais signée par l'assuré, les assureurs seuls y apposent avec leur signature la somme pour laquelle ils entendent courir les risques. Cette irrégularité n'a pas d'inconvénients graves, parce que l'assuré souscrit et acquitte des billets de prime, et qu'en cas de contestation le témoignage du courtier serait décisif.

133. La loi anglaise exige, à peine de nullité, que la police soit timbrée. Le timbre a pour but de lui donner une date certaine et d'éviter toute modification frauduleuse (Colf. p. 396, Caumont, n° 763, § 7).

134. En France, l'art. 42 de la loi du 7 mars 1850 assujettit les polices d'assurance à la formalité du timbre, et indique les diverses déclarations des répertoires, les énonciations qu'ils doivent contenir et enfin les pénalités auxquelles les assureurs sont soumis en cas d'infraction.

135. La loi du 23 août 1871, art. 6, soumet les polices d'assurance à une taxe obligatoire, moyennant le payement de laquelle la formalité de l'enregistrement sera donnée gratis toutes les fois qu'il sera requis. La taxe est ainsi fixée :

« Pour les assurances maritimes et par chaque contrat à raison de 0,50 c. par 0/0 décimes compris du montant des primes et accessoires de la prime. »

Digitized by Google

La perception suivra les sommes de 20 fr. en 20 francs sans fraction et la moindre taxe perçue pour chaque contrat sera de 0,25 c. décimes compris.

136. En outre un décret portant règlement d'administration publique détermine les modes de perception de cet impôt que l'article 10 déclare applicable aux assureurs étrangers. (S. L. A. 71, p. 123, 134).

SECTION II

FORMES INTERNES DE LA POLICE

137. L'article 332 du code de commerce a maintenu l'énumération détaillée et minutieuse prescrite par l'art. 111, tit. VI de l'ordonnance de 1681. Quelques novateurs ont voulu de nos jours supprimer les formes internes de la police, et abandonner un système de réglementation qui leur paraissait excessif. Les motifs invoqués ne paraissent pas décisifs et nous ne pouvons nous y associer. En effet, la formation du contrat d'assurance ne se manifeste par aucun signe matériel et son existence peut rester longtemps à l'état latent; il peut en outre embrasser une période de longue durée et il porte sur une foule de points principaux ou secondaires qu'il serait au moins imprudent de laisser dans le domaine de la convention verbale. Il ne faut pas oublier que presque toutes les législations étrangères ont consacré le même ordre et la même énumération, nous allons les parcourir rapidement.

138. La mention du nom et du domicile de l'assuré est une formalité commune à tous les contrats. Il est nécessaire que les parties se connaissent et puissent au besoin se rencontrer, il y a aussi des questions d'identité qu'il n'est pas toujours possible de négliger. Ces formalités n'ont

Digitized by Google

qu'une importance secondaire pour l'assureur à cause de l'article 25 de la police qui stipule la somme assurée « payable au porteur de la police sans procuration. »

L'énonciation de la qualité de propriétaire dérive de la condition fondamentale que nous avons proclamée nécessaire au contrat d'assurance, en imposant à l'assuré un intérêt assurable. La loi a voulu que l'assuré pût fournir la preuve de l'intérêt qu'il avait à se préserver des fortunes de mer. Cet intérêt peut n'exister qu'à l'état d'espérance au moment du contrat, se modifier, se transmettre dans l'intervalle des risques, et c'est afin de n'être pas astreint à modifier le contrat à chaque mutation de propriété que l'usage a adopté la clause « Pour compte de qui il appartiendra. »

En d'autres termes, après le sinistre, celui-là seul aura le droit de réclamer l'indemnité de l'assurance, qui pourra justifier son droit de propriété sur la chose perdue. Cette preuve sera facile, parce que tous les modes admis en matière commerciale sont applicables en matière d'assurance maritime.

139. Si l'assurance avait eu lieu par l'entremise d'un commissionnaire, les principes du contrat de commission et non ceux du mandat seraient applicables. C'est le besoin général, dit Emérigon, qui a fait inventer ces sortes d'assurance. Elles sont fondées sur cette idée, que le commissionnaire s'engage personnellement, quoiqu'il contracte pour le compte d'un tiers. La loi exige que le commissionnaire énonce ses qualités, afin que l'assureur ne puisse lui opposer l'absence d'un intérêt assurable.

140. Troplong (du mandat, n° 549, 365) résume ainsi les diverses phases de l'assurance pour compte. A la formation du contrat, l'assuré ne connaît que le commissionnaire; lui seul est personnellement engagé pour le payement de la

Digitized by Google

prime. C'est un usage constant, au rapport d'Emérigon. Mais dès que le sinistre est arrivé, le secret doit cesser, le véritable assuré entre en relation avec son assureur et reçoit le prix de l'assurance.

141. On ne se rendrait pas un compte exact de l'importance de cette opération, si on ne remarquait pas que l'assurance pour compte a un double but : servir au crédit de l'assuré, être un instrument dans sa main et ménager le secret des opérations. Dans une assurance sur corps, la police ne sera pas négociable parce que, à l'égard des tiers, la propriété d'un navire se transmet par l'inscription du nom du propriétaire sur l'acte de francisation ; mais entre les parties, la cession de la police peut servir de base à une ouverture de crédit, un nantissement ou un prêt sur acte de francisation. Au contraire, dans une assurance sur facultés, la police, revêtue de la clause pour compte, pourra être transmise au moyen d'une tradition pure et simple ou d'un endossement, si elle accompagne une traite, ou assortit un connaissement.

142. Les dispositions que nous venons d'examiner sont identiques à Hambourg, en Hollande, art. 256, et en Allemagne. En Angleterre et aux Etats-Unis il était d'usage, au temps jadis, de dresser les polices en blanc (Park I, 19, Philipps I, 151), mais un statut de Georges III prohiba ce mode d'assurance et aujourd'hui la formule : « for Whom it may concern » est universellement adoptée. Elle a les mêmes effets que la clause française « pour compte de qui il appartiendra » et s'applique à la fois aux nationaux et aux étrangers.

143. L'ordonnance de 1681 prescrivait l'indication du nom du navire, mais l'usage et la jurisprudence avaient été conduits par les abus de la pratique, à y ajouter la désignation de la qualité et de la nature du navire, comme des accessoires nécessaires à l'appréciation complète du risque;

Digitized by Google

toutefois le code n'exige que le nom et la désignation du navire.

144. Dans toutes les législations maritimes, le nom du navire est une condition substantielle, lorsque le navire est l'objet du risque, car si le navire n'est pris que comme lieu du risque, l'erreur ou l'omission n'aura pas pour conséquence la nullité du contrat ; de là, l'examen de cette question dans les trois hypothèses suivantes : 1° nom du navire dans une assurance sur corps ; 2° dans une assurance sur facultés ; 3° dans une assurance in quovis.

145. Dans une assurance sur corps, l'indication du nom du navire est une condition substantielle à la validité du contrat d'assurance. Si, dans un intérêt d'ordre public et national, l'art. 8 de la loi du 2 juillet 1836 défend de changer le nom donné au navire au moment où il reçoit l'acte de francisation, on comprend qu'un intérêt supérieur impose aux parties la nécessité de bien s'entendre sur la nature et l'objet du contrat. Une convention ne peut être valable qu'à la condition de remplir les prescriptions de l'article 1108 c. civil, applicable à toutes les obligations. Le consentement doit être formel sur l'objet du risque, c'est-à-dire sur le navire, et aucune équivoque ne doit exister sur son *individualité*. Le nom sera donc le signe caractéristique de son individualisation, puisque nous savons que tout navire possède son acte de naissance en douane, et que son existence et son décès doivent également être certains.

Nous ne pensons pas néanmoins que toute erreur ou omission volontaire ou involontaire pût annuler l'assurance, pourvu que l'erreur n'empêchât pas d'en reconnaître et d'en constater l'identité parce que le consentement sur l'objet du risque ne serait pas douteux, et que les renseignements que les assureurs peuvent puiser dans le Véritas ou

Digitized by Google

le Registre Maritime, ou même la notorité publique qui s'attache à toute construction navale, ne permettent guère de prendre un navire pour un autre, et qu'en ces matières il ne faut point *pointiller* suivant l'expression non équivoque d'Emérigon.

146. En ce qui concerne la qualité, ni l'article 332, ni la police française ne la prescrivent. De là cette conséquence que si la qualité peut être de nature à ajouter quelque chose à l'identité, cette omission ne saurait constituer une réticence. Il en serait de même d'une erreur sur l'orthographe du nom, d'une erreur de copiste ou d'une erreur de traduction. L'assuré n'a pas besoin de désigner la nature du chargement quand même il la connaîtrait; c'est à ses risques et périls qu'il prend à son bord des objets inflammables ou de nature dangereuse; nous devons signaler un arrêt rendu par la cour de cassation en 1852 (S. 52 1. 785) qui a annulé une police sur corps en se fondant sur ce fait que l'assuré n'avait pas déclaré une assurance sur fret et bonne arrivée du navire. Les honorables magistrats de la cour suprême ont sans doute pensé que l'armateur n'avait plus aucun intérêt à la conservation du navire; cette opinion qui nous semble une erreur conduit à une rigueur excessive.

147. Les législations étrangères ne sont pas aussi favorables. La loi prussienne prononce la nullité de l'assurance pour toute irrégularité dans le nom du navire. (Art. 2075.)

Le code hollandais consacre le principe de notre législation en ce qui touche le nom du navire; mais en outre l'art. 592 exige la déclaration que le navire est construit en sapin ou que l'assuré ignore ce fait (Lem. 1. 65).

Le règlement de Hambourg ne déclare pas nulles les erreurs sur le nom ou la désignation du navire, involontaires

Digitized by Google

ou erronées ; il ajoute : que la traduction du nom du navire dans une autre langue n'est pas une altération du nom (H. 17, Tit. 3, 1re partie).

En Angleterre et aux Etats-Unis, la législation ne prescrit rien à l'égard du nom (Park 1. 20). L'usage a consacré une formule très-large, qui permet toute substitution de nom : « Or by What sœver other name or names the same ship is or shell be named or called. » La jurisprudence a quelquefois fait preuve d'une tolérance extrême, elle a validé une assurance désignant un navire sous les noms de Léonard et Président, alors que les véritables dénominations étaient : Le Léopard et le Président d'Amérique.

148. La plupart des législations et même des polices étrangères exigent qu'on ajoute au nom et à la désignation du navire, sa qualité : 3 mat. Bricks. chasse Marée, clipper.... son mode de construction, — la nature des bois, du doublage, — sa jauge, — son armement, — son pavillon, — s'il est à voiles ou à vapeur... Toutes ces énumérations ne sont pas inutiles à la détermination exacte des risques. — Code allemand, art. 2077. 2077. 2088 — Hambourg, article 18 — Arnould. (Law-of marine, T. 1, p. 172... Nolte 1... 585.) Pour remplir les vœux de la loi il suffit le plus souvent de se référer aux divers registres maritimes : Le Llyod, le Véritas, le registre Maritime.

149. Dans les assurances sur facultés, la désignation du nom du navire n'a plus la même importance, aussi la jurisprudence décide que l'erreur sans fraude ne saurait vicier la police. (Mem. 1838. 1 149) Cette décision reçoit notre approbation parce que si l'assureur peut avoir un intérêt à savoir que le navire qui reçoit les facultés qu'il assure, est solide, bien construit, bien gréé ; peu lui importera le nom de ce navire pourvu que son identité, la route, le voyage et le nom du capitaine ne puissent être douteux.

Digitized by Google

Toutes les nations maritimes ont adopté un principe et une solution qui s'imposent dans les cas de naufrage ou d'innavigabilité du navire porteur des marchandises. — Ainsi la loi de France oblige dans ce cas le capitaine à louer un autre navire et l'article 392 c.-c. ajoute que l'assureur court les risques des marchandises chargées sur un autre navire, — art. 296, 391-392.

Les mêmes solutions sont admises dans le règlement de Hambourg, article 67 — et le code hollandais, article 637. — En Angleterre, la doctrine, l'usage et la jurisprudence les ont consacrées. Il y a mieux, en Angleterre et aux États-Unis, on ne reconnaît pas de fret de distance; et le capitaine doit se procurer un autre navire, s'il veut gagner le fret du chemin parcouru. Nous devons constater l'opinion contraire, quoique isolée, de M. Lenglet.

150. Les assurances in quovis, admises par notre législation dans les articles 337 du code de com., ont reçu à l'étranger une extension plus considérable qu'en France. L'art. 7 de la police se borne à indiquer les délais dans lesquels l'assuré est tenu de faire connaître le navire porteur des marchandises, et l'article 337 parle « des chargements faits aux échelles du Levant, aux côtes d'Afrique et « aux autres parties du monde pour l'Europe. » Les besoins du commerce ont donné une extension plus large à ces prescriptions, et à l'heure actuelle, l'assurance in quovis est applicable, grâce aux lumières de la jurisprudence, à tout voyage quels qu'en soient le bût et la direction; en Europe ou hors de l'Europe. Nous croyons également que les polices in quovis se refèrent aux marchandises, mais seulement aux chargements de retour, ainsi que l'a d'ailleurs décidé le tribunal de Commerce de Bordeaux au mois de novembre 1872. (S. 57, 1, 657.)

151. Le règlement de Hambourg a formulé, en ces ma-

Digitized by Google

tières, des règles que les autres nations devraient lui emprunter. Les articles 15 et 72 exigent comme condition essentielle de la validité du contrat : 1° la mention de la somme assurée ; 2° le nom du consignataire chargé de recevoir la marchandise à l'arrivée ; 3° l'indication d'un délai pendant lequel les expéditions doivent s'effectuer et les voyages s'accomplir. S'il y a plusieurs polices in quovis en concours, la priorité de date détermine la priorité des effets, art. 80.

152. L'exécution des polices in quovis a donné naissance à un grand nombre de difficultés relatives à l'époque de l'embarquement, à la répartition des marchandises sur divers navires, à la responsabilité des assureurs suivant que telle ou telle police a été alimentée, etc., etc... La solution de ces questions se trouve dans les recueils de jurisprudence français, et dans ceux de Lubeck ; de Hambourg, de Trieste, d'Amsterdam et principalement dans l'ouvrage de Philipps, qui contient un résumé complet de la jurisprudence anglaise et américaine.

153. Les autres législations maritimes ont beaucoup de rapport avec celle de Hambourg. La loi prussienne paraît contenir les dispositions les plus claires et les plus précises ; elle exige de l'assuré, l'indication détaillée de toutes les circonstances de nature à opérer une distinction entre les marchandises assurées, et celles qui seraient expédiées à la même époque ; telles que la quantité, la qualité, les marques, les numéros, les conditions de l'embarquement. Les § 1984, 1985 et 1988 défendent d'évaluer aucun objet au-dessus de sa véritable valeur au port d'armement, en y comprenant les frets et coûts de mise à bord, la prime des primes, etc.... (Caumont, n° 787).

154. En résumé, la législation de Hambourg pourrait servir de type. En ces matières, comme en beaucoup d'au-

Digitized by Google

tres, la révision de notre législation est devenue une nécessité absolue. Nous avons le regret d'ajouter que le projet de 1867 avait, sur ce point, trompé nos espérances.

155. Il semble que le caractère, l'expérience et la probité d'un capitaine soient d'une extrême importance pour les assureurs sur corps. Le salut du navire peut dépendre de ses connaissances nautiques, et la gestion de la cargaison se trouve à la merci de ses aptitudes commerciales. Néanmoins dans tous les temps, depuis Cleirac jusqu'à nos jours, et dans toutes les législations maritimes, en Hollande, en Allemagne et en Angleterre, les polices autorisent l'armateur à le changer avant, pendant, et après la signature du contrat, sans prévenir les assureurs.

156. Il y a mieux, sous la pression des besoins du commerce et des enseignements de la doctrine, les assureurs avaient introduit dans les polices un article 29 ainsi conçu : « Il est convenu que le capitaine peut être reçu ou non reçu ou remplacé par tout autre et que la manière dont son nom est orthographié ne préjudicie pas à l'assurance. » Quelque étendue que fût cette clause, il n'était pas possible de l'interpréter en ce sens : que le changement du capitaine pût dépendre du caprice d'un armateur, au point de l'autoriser à remettre le commandement du navire à un marin sans brevet, et sans mandat légal. Les cours et les tribunaux avaient fixé le sens de cette disposition et décidé qu'elle ne s'appliquait qu'aux changements par cas fortuit ou force majeure, et qu'en dehors de ces deux cas, les assureurs devaient, sous peine de réticence, être informés du changement de capitaine.

157. La police française a supprimé cette clause, d'où la conséquence, que l'armateur devra soumettre à son assureur et obtenir son assentiment, pour tous les changements survenus en cours de voyage, sous peine de réticence. Cette

Digitized by Google

interprétation ne porte aucune atteinte aux droits que la loi confère aux armateurs, dans les articles 218 et 219, mais les assureurs peuvent avoir un intérêt manifeste au maintien de tel capitaine et il est du devoir des armateurs de les prévenir.

158. L'assureur doit connaître le nom du navire, le nom du capitaine qui doit le commander et surtout l'époque, le but et la direction du voyage assuré. « Tous les parages (dit Lem.) ne sont pas également dangereux ni toutes les saisons pareillement favorables : » voilà pourquoi l'art 332 prescrit :

« 1° L'indication du lieu où les marchandises ont été ou doivent être chargées ; 2° le port d'où le navire a dû ou doit partir ; 3° les ports ou rades dans lesquels il doit charger ou décharger ; 4° ceux dans lesquels il doit entrer ; 5° les temps auxquels les risques doivent commencer ou finir. »

159. Toutes ces énonciations doivent trouver place dans les clauses manuscrites ou imprimées de la police. Les besoins de l'expédition ne permettent pas toujours d'observer des règles immuables, il faut accorder au capitaine certaines libertés d'allure, afin qu'il puisse diriger son navire vers les parages les plus favorables aux intérêts de l'expédition. De là, les clauses de faire échelle, d'aller à dextre ou à senestre, suivant l'expression des anciennes formules ; et celles de toucher à droite ou à gauche, de nos polices modernes. Des clauses aussi graves doivent se trouver textuellement formulées dans la convention ; elles ne sauraient s'induire par voie d'interprétation ou suivant les usages du commerce. La jurisprudence est venue au secours du commerce en donnant à ces clauses toute l'extension dont elles sont susceptibles et en décidant : qu'un navire assuré pour un voyage en Angleterre, avait le droit de se rendre

Digitized by Google

en Irlande ou en Ecosse; que toutes les rades des îles Bourbon et de la Réunion ne formaient qu'une seule rade et autorisaient les navires à les parcourir successivement; ou qu'enfin un navire qui avait péri aux îles Gambier, avait péri sur la route assurée, quoique l'assurance portât qu'il devait se rendre dans l'une des îles de l'archipel Pomotou.

160. Malgré l'étendue de ces clauses, les besoins du commerce exigeaient que le capitaine pût s'écarter du but du voyage, revenir sur ses pas, et modifier le voyage en entier; ce but a été obtenu par l'introduction de l'*assurance à terme*. Une telle assurance peut exister sans indication du lieu de départ ou du lieu d'arrivée. L'assuré peut donner à son navire telle direction qui conviendra le mieux à ses intérêts, pourvu que le voyage reste circonscrit dans les délais fixés par le contrat. C'est le mode d'assurance qui offre les plus grandes latitudes aux diverses combinaisons de la spéculation de l'armateur; aussi est-il d'un usage fréquent.

161. Ces sortes d'assurance sont dangereuses pour les assureurs; pour en diminuer la gravité on a soin de désigner le voyage que va entreprendre le navire et de stipuler qu'il pourra naviguer pendant un espace de temps déterminé dans l'Inde, la Chine, etc.

Le capitaine peut faire toutes les escales, aller, venir, rétrograder, remonter l'intérieur des rivières, pendant le temps et dans les parages fixés par la police. Cette liberté illimitée offrait des dangers lorsque, à l'expiration des délais fixés, le navire se trouvait en cours de *voyage* ou en *relâche*. Le navire pouvait n'être plus assuré à un moment donné, mais on obviait à cet inconvénient en stipulant que l'assurance continuerait, moyennant une augmentation de prime, jusqu'à l'arrivée au port de destination, et 24 heures *après qu'il aura été ancré ou amarré*.

Digitized by Google

162. Toutes ces clauses ont disparu et la police ne les mentionne plus ; d'où la conséquence inexorable que toute escale, toute modification, tout changement de direction dans le but du voyage et sur la route assurée, pourrait constituer une réticence, si l'article 1er ne venait au secours de l'assuré, et si les déroutements ne constituaient pas des barateries à la charge des assureurs.

En ce qui concerne la situation du navire qui se trouve en cours de voyage après l'expiration des délais de l'assurance à terme, les courtiers ont inséré des clauses manuscrites qui règlent cette situation, et déterminent dans quels cas un navire sera censé en cours de voyage ou en relâche.

Nous retrouverons plus tard tous ces principes dans les polices étrangères ; de pareilles situations se rencontrent chez tous les peuples et les mêmes besoins ont dû amener des situations identiques. Park Ier, 113. Philipps Ier, 618 ; Nolte II, 338.

163. Avant de prescrire l'indication de la somme assurée, l'article 332 C. com. ordonne d'énoncer au contrat : la nature, la valeur ou l'estimation des objets mis en risques. Ces deux expressions, valeur en risque et somme assurée, sont bien corrélatives mais elles ne sauraient être considérées comme synonymes. La valeur d'un objet indique la quotité de préjudice que sa disparition causerait à son propriétaire ; tandis que la somme assurée indique simplement la quotité de risques que l'assureur prend à sa charge. L'assuré peut demeurer son propre assureur pour une partie quelconque de sa fortune de mer, et dans ce cas les deux expressions ne seraient pas identiques ; tandis qu'elles peuvent le devenir si la somme assurée représente la valeur totale et absolue de l'objet mis en risque.

164. La désignation de l'objet assuré, prescrite en pre-

Digitized by Google

mier lieu par l'art. 332, n'est pas chose facile parce qu'il n'est pas possible d'indiquer les conditions qui doivent servir de type général. Le vœu de la loi sera atteint, toutes les fois que la volonté des parties sera d'accord sur l'identité de la chose et l'identité des risques. Si la police indique clairement le nom du navire, la loi sera vêtue.

Pour les marchandises la même facilité n'existera pas toujours, parce que l'assuré peut ignorer la nature, la qualité des marchandises que ses correspondants peuvent lui adresser, surtout dans les pays où le commerce a lieu par troc. Les articles 337, 340, 355 C. com. indiquent dans ce cas les conditions nécessaires à la validité du contrat.

Dans la pratique, on a recours à une police provisoire ou bien on insère la clause : *En quoi que le tout puisse consister*. Cette clause aura pour conséquence de mettre à la charge des assureurs soit les marchandises périssables ; soit celles qu'on pourra substituer ou ajouter au moment du départ afin de compléter le chargement. Nous supposons, bien entendu, l'absence totale de dol et de fraude et une bonne foi absolue entre les parties. Sans doute, l'assureur invoquera le plus souvent la fraude de l'assuré, mais l'assureur lui-même n'est pas à l'abri de tout soupçon, puisque nous avons sous les yeux une sentence arbitrale rendue par MM. de la Boulie et Dufour, avocats, et Meignan, agréé, annulant l'assurance du navire : *La ville de Saint-Lô*, parce qu'il est démontré à ces honorables arbitres que l'assureur connaissait la perte du navire au moment où il a souscrit l'assurance. (Paris, 13 avril 1866).

165. Les législations étrangères reproduisent presque textuellement la loi française. La loi de Hambourg exige la spécification des marchandises fragiles, et fournit une nomenclature des marchandises sujettes à détérioration. Cette énumération est reproduite par la loi prussienne. En An-

Digitized by Google

gleterre et aux États-Unis, les polices suppléent à l'absence de lois promulguées, au moyen d'insertions spéciales dans les polices.

166. En résumé, si la loi se montre facile pour la désignation de l'objet assuré, c'est à la condition que les tolérances qu'elle accorde ne servent pas à couvrir une aggravation de risques.

167. Il est souvent difficile d'attribuer à un objet sa valeur réelle ; sans parler du caprice, de l'intérêt de famille ou d'affection que tout propriétaire lui attribue, il est certain que l'idée de l'expression valeur, est en elle-même fort incertaine. Le prix des articles du commerce est subordonné à des variations résultant du temps, des lieux et des circonstances, et peut sur la même place ou sur des places différentes être beaucoup au-dessous ou au-dessus du coût primitif « Benecke, p. 350. » Pour mettre un terme à ces incertitudes, l'usage a été établi d'évaluer dans la police la valeur des objets assurés; c'est ce qu'on appelle une police fermée. Si l'évaluation n'est pas possible, on a recours aux principes généraux qui varient suivant qu'il s'agit d'une police sur corps, ou d'une police sur facultés.

168. Et tout d'abord, à quel moment devra-t-on évaluer le navire ? Il semble qu'en bonne justice, l'évaluation dût avoir lieu, non au départ, mais bien à l'arrivée à cause de l'usure naturelle du navire fixée par la jurisprudence à 9 0/0 par chaque année de navigation; mais cette dépréciation naturelle n'est pas toujours facile à obtenir ; en Angleterre, il n'y a lieu qu'à une seule et même évaluation; à Brême, à Hambourg et dans tous les ports allemands, on met à la charge des assureurs, toutes les détériorations survenues aux voiles, aux ancres, au doublage, etc., des navires neufs accomplissant leur premier voyage.

L'article 20 de la nouvelle police française, n'opère au-

Digitized by Google

cune réduction sur les dépenses pour différence du neuf au vieux, pendant la 1re année de la construction, pour la 2e la réduction est de 1/5, etc.

169. Quant à l'évaluation elle-même du corps du navire, les bases à établir sont assez difficiles, parce qu'il n'y a pas de prix courant pour le navire comme pour les marchandises. Sans doute, si le navire est neuf, les comptes d'achats et de mise dehors sont des éléments précieux; mais après quelques mois de navigation ces éléments disparaissent. En outre, les usages ne sont pas constants, relativement aux éléments dont ces frais généraux doivent se composer. Les uns veulent y comprendre les frais d'armement, les victuailles et le fret brut; les autres se bornent à évaluer le navire et les objets qui y sont nécessairement attachés.

A notre avis, l'assureur doit, en cours de voyage, effacer les conséquences de la fortune de mer, sauf le tempérament édicté par l'art. 18 de la police; mais il ne doit pas représenter un navire avec la valeur primitive, parce que le fret gagné représente, en outre du bénéfice de la spéculation, son usure naturelle, et que l'assureur n'a pas pris à sa charge cette dépréciation.

170. L'évaluation des marchandises, en dehors de la police, ne peut soulever les mêmes difficultés. L'article 339 du code de commerce permet à l'assuré de justifier la valeur des marchandises au moyen des séries; des factures; et à défaut, l'estimation est faite suivant le prix courant au temps et au lieu du chargement, y compris tous les droits payés et les frais faits jusques à bord; soit environ 10 0/0 d'augmentation.

Nous verrons qu'en matière de contribution, les principes des articles 414 et 415 c. com. devront recevoir leur application; mais nous sommes dans les matières relatives aux assurances, et dans les rapports entre l'assureur et

Digitized by Google

l'assuré. Dans ce cas l'article 339 nous paraît seul applicable, à moins de faire courir à l'assureur les chances de gain ou de perte, résultant des fluctuations du marché; ce qui serait, à la fois, contraire à l'intention des parties, et aux principes fondamentaux de l'assurance maritime. (S. 71, 1, 113).

171. Ce mode d'évaluation est principalement en usage en Amérique et en Hollande; dans ce dernier pays, on y comprend les frais et même la prime d'assurance (Art. 612).

A Hambourg, l'article 4 dispose : « Si les marchandises n'ont pas été évaluées par la police, le dispatcheur en tiendra compte au prix de facture ou d'achat augmenté de la prime d'assurance et des frais de mise à bord. » La même règle est adoptée en Angleterre, ainsi que le constate une décision de lord Ellenborough, rapportée dans Philips, 1, 332.

172. Nolte, 1, 839, pense également que la prime doit être comprise parmi les frais généraux de mise à bord, parce que la prime constitue toujours un déboursé ou réel ou fictif, soit que l'assuré la paie au moment du contrat, soit que l'assureur la déduise du montant de l'indemnité.

Ni la loi, ni la jurisprudence, ni la doctrine, ne paraissent avoir soupçonné une pareille solution, et la prime d'assurance n'est pas admise au rang des frais légaux; il faut qu'une convention formelle soit intervenue, ou ce qui revient au même, qu'il y ait eu assurance de la prime.

173. Pour éloigner les discussions, les parties ont soin d'insérer dans la police l'estimation du navire ou du chargement. La difficulté reparaît dès qu'il s'agit d'apprécier le *sens*, la valeur et l'étendue des expressions *valeur agréée*. La signature de la police donne au contrat le caractère d'une convention synallagmatique, et il semble au premier abord

Digitized by Google

que l'assureur doive être tenu de respecter une évaluation faite de gré à gré.

174. Il devrait en être ainsi en consultant les principes stricts du droit; mais la jurisprudence, considérant que l'assureur n'a pas été admis à contrôler cette évaluation, décide que cette estimation constitue une simple présomption, et que les tribunaux ont le droit de la réduire si elle leur paraît exagérée; sous la condition toutefois que la preuve de cette exagération sera rapportée par l'assureur; S. 70, 11, 270. Néanmoins cette preuve n'est soumise à aucune formalité particulière; elle est gouvernée par les principes généraux admis en matière commerciale; la preuve par témoins, ou de simples présomptions peuvent dans certains cas suffire pour faire naître la conviction dans l'esprit des juges. S. 71, 11, 28.

175. Dans le cas de dol ou de fraude, les articles 336, 357 et 368 du code de commerce doivent être invoqués, et l'assureur être autorisé à conserver la prime qui lui aurait été payée, sans préjudice de toutes autres poursuites; car la jurisprudence décide que l'inobservation de l'article 368 C. de commerce, entraîne par voie de conséquence la peine de l'escroquerie, prévue et punie par l'article 405 du code pénal. (Mém. 1857, 11, 109.)

176. S'il y a simplement exagération dans l'évaluation, le contrat ne sera pas nul, l'assureur aura la faculté de le faire réduire. Il faut qu'elle soit évidente, et de quelque étendue, parce que les parties doivent avoir une certaine latitude dans leurs appréciations; la cour de Bordeaux a jugé, le 8 août 1857, que l'estimation insérée dans la police ne devait être écartée que si elle contenait une spéculation à l'encontre des assureurs.

177. Les mêmes règles sont applicables à la police sur corps, et la nouvelle police française a cru devoir fixer

Digitized by Google

d'une manière précise le sens et l'étendue de ces mots : valeur agréée, dans un article 5 ainsi conçu : « La valeur agréée du navire comprend indivisément tous ses accessoires, notamment les victuailles, avances à l'équipage, armement et toutes mises dehors, à moins qu'il ne puisse être justifié que certaines de ces dépenses concernent un intérêt distinct de celui de la propriété du navire. » A défaut..., etc., etc.

178. Les art. 1984, 1988 de la loi de Prusse défendent de porter la valeur d'aucun objet au-dessus de sa valeur réelle au port d'embarquement en y comprenant les frais et coût de mise à bord ; la prime des primes, etc.

179. En dehors de cette législation, les lois de Brême et de Hambourg autorisent une surélévation de 10 0/0. Le même usage est admis en Angleterre. La valeur agréée n'est modifiée que lorsque l'excès dans l'estimation dépasse toute limite raisonnable. On admet une augmentation de 10 0/0, mais, par contre, toute augmentation frauduleuse est sévèrement réprimée. Toute intention de tromper, toute manœuvre dolosive entraîne inévitablement l'annulation de la police, sans restitution de la prime. Les Anglais ont adopté cet adage : *honesty is the best policy* (*Arnould*, 1, 309, *Caumont*, n° 759).

180. Les usages aux États-Unis sont conformes à ceux admis en Angleterre. L'évaluation peut être modifiée dans deux cas : La fraude, ou l'énorme exagération. (Stevens, p. 183.) Cette opinion était partagée par lord Ellenborough. « Je ne me déciderai jamais, disait-il, à modifier une évaluation agréée que dans le cas d'une fraude ou d'un dol, ou si l'excès de la valeur dépassait toutes les limites raisonnables. »

181. La prime, c'est-à-dire le coût de l'assurance, doit faire partie de la convention suivant l'article 332 ; sans elle

Digitized by Google

le contrat changerait de nature, et deviendrait, ou une gageure, ou un contrat de bienfaisance, puisque l'assureur prendrait l'obligation d'indemniser l'assuré des risques courus, sans recevoir l'équivalent de son obligation. L'insertion de la prime devient alors une condition essentielle.

Il faut en outre, que l'objet mis en risque, soit exposé aux hasards de la navigation, car si le voyage était abandonné ou s'il était devenu impossible, la prime n'aurait plus de raison d'être. Elle est due en totalité, dès que le risque a commencé, alors même que le voyage serait interrompu avant le terme fixé.

182. Puisque la prime est envisagée comme l'équivalent du risque couru, elle devrait être en proportion mathématique avec ce risque, mais ce résultat est impossible à obtenir. Les conditions de temps, de lieux, les nécessités commerciales et les principes salutaires de la concurrence, n'ont pas permis la création de tarifs uniques en Europe; mais en France le congrès de Paris a adopté, le 15 juin 1875, un tarif unique, et stipulé que toute tarification faite par une place pour des risques la concernant spécialement est obligatoire pour les assureurs des autres places.

183. Au XVIIIe siècle, les transactions maritimes avaient acquis une sécurité telle, que la prime qui était de 10 0/0, en 1720, entre Londres et Venise, descendait à 1 1/2 0/0, en 1753. La prime de Londres aux Indes fixée à 15 0/0, en 1720, n'était plus que de 8 0/0, en 1753. C'était l'âge d'or de l'assurance; elle est loin de présenter aujourd'hui la même fixité. Le taux de la prime, suivant M. de Courcy, descend quelquefois jusqu'à 0,50 p. 0/0 de la valeur déclarée, et peut atteindre suivant les cas 50 0/0 de la même valeur. Depuis une vingtaine d'années, les assureurs tendent à élever leurs tarifs sur les navires à voiles; et le taux moyen des voiliers, naviguant dans les conditions

Digitized by Google

ordinaires, et n'ayant pas dépassé l'âge de 6 à 8 ans, est de 10 à 11 0/0.

184-185. Voici un résumé de ce minimum de prime extrait du nouveau tarif, du 15 juin 1875 :

Navires en bois (français ou étrangers) 1re cote au registre de leur nationalité, et pour la navigation pour laquelle ils sont classés :

De 1 à 2 ans	6 1/2 par an.
De 3 à 4	7 0/0
De 5 à 6	7 1/2
De 7 à 8	8 0/0

De 10 à 14 entre 9 et 12 0/0. Après cette époque, prime à débattre. Sur prime de 1/2 0/0 pour tout navire âgé de plus de 8 ans dont la carène aura plus de deux ans :

Navires en fer	1re 2e 3e année	6 1/2 0/0
	4e 5e 6e	7 0/0
	7e 8e 9e	8 0/0

Au-dessus, à débattre. L'âge du navire se calcule du mois de sa mise à l'eau. La date du départ résulte de l'expédition du navire par la douane, celle de l'arrivée du jour de l'ancrage. Le tarif de 1875 renferme, en outre de clauses fort importantes et fort nombreuses, des augmentations de prime pour des navigations spéciales et suivant les saisons et les parages. Pour en donner une idée, nous devrions reproduire en entier ce document.

186. Ces tarifs, en vigueur depuis 1875, renferment également les primes et augmentations de primes applicables aux steamers, aux relèvements des navires et aux marchandises. Il y a également un tarif spécial pour les navigations au cabotage, et pour les chargements sur navires indéterminés. Tout armateur ou chargeur soucieux de ses

Digitized by Google

intérêts doit étudier ce tarif, quelque compliqué qu'il puisse paraître. On y trouve des clauses relatives aux franchises, au sens de certaines de ces clauses, et des appréciations sur les polices sur frêt, bénéfices, courtages commissions et sur les contrats à la grosse, qu'il est indispensable de connaître et de consulter.

187. Le nombre toujours croissant des sinistres, malgré les progrès constants de la navigation, la précision des cartes nautiques, la connaissance générale des vents et des courants, et l'établissement de phares sur toutes les côtes, a nécessité l'augmentation ou la création de ces tarifs, afin de permettre aux compagnies de traverser la crise qu'elles subissent. Le prétexte ainsi formulé avait bien quelque fondement, puisque en 1876, on a constaté 2746 sinistres et en 1872, la plus désastreuse, on a eu à déplorer 2926 naufrages, soit 2682 navires à voiles et 244 steamers. Si le prétexte à cette surélévation paraît fondé, ce remède sera-t-il efficace?

188. L'avenir seul peut résoudre cette question vitale pour les assurances. En ce qui nous concerne, nous formulons l'espérance que cette dîme sur la circulation maritime ne sera que passagère. Nous avons confiance dans la transformation qui s'opère de la voile à la vapeur, dans les connaissances pratiques des capitaines, et surtout dans leur sollicitude attentive pour les intérêts immenses qui leur sont confiés. Nos steamers sont de véritables cités flottantes; ils portent avec eux des populations entières et dans leurs flancs la cargaison de plusieurs navires à voiles!

189. Dans les premiers temps de l'assurance, la prime était payable comptant au moment de la signature du contrat; les ordonnances de Barcelonne, de Wisby, d'Amsterdam et d'Anvers sont formelles sur ce point. Cet usage a

Digitized by Google

disparu, et à l'heure actuelle, la prime se règle en billets de prime aux échéances suivantes : Les primes sont payables à Bordeaux : dans un mois pour les voyages au cabotage; dans 4 mois pour les voyages d'aller en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance ; dans 6 mois pour les voyages d'aller aux dits caps et au delà; dans 4 mois pour tous voyages intermédiaires; le tout, à partir du jour de la signature de la police; à l'arrivée des navires pour tous voyages de long cours en retour. Pour les assurances à terme, la prime sera payée un mois avant l'expiration du terme prévu par la police. Les risques de rade sont gratis, du jour de la signature de la police, pour tous navires partant d'Europe, mais pour un mois seulement; passé ce délai l'assuré paiera 1 p. 0/0 par mois, jusqu'à l'expédition en douane du navire. »

Il est même d'usage d'insérer dans la police une clause, par laquelle on stipule, que la prime sera compensable avec l'indemnité due en cas de sinistre ou d'avarie. Cet usage s'explique naturellement par l'habitude d'attendre le sort de l'assurance, pour faire régler la prime. Les délais du tarif général sont conformes à la longueur présumée des voyages. La nouvelle police française a consacré cette vieille coutume dans l'article 26 ainsi conçu :... S'il n'y a pas faillite :... les assureurs n'ont droit de compenser que la prime même non échue de la police, objet de la réclamation, et toutes autres primes échues (Mém. 1865, 1, 58).

190. Cet usage paraît consacré par le plus grand nombre des législations maritimes. En Angleterre, la prime est exigible à la première demande; mais, comme les affaires d'assurance s'y traitent par l'intermédiaire des courtiers, il s'établit entre eux et les assureurs des comptes courants de primes et d'indemnités qui se balancent à certaines époques fixes. Il en est de même entre les courtiers et les as-

Digitized by Google

surés. Le billet de prime existe également en Angleterre, et se règle suivant la durée probable du voyage.

Les choses ne se passent pas ainsi aux Etats-Unis, parce que les courtiers n'ont pas concentré dans leurs mains la majeure partie des contrats d'assurance.

191. Le paiement de la prime peut subir des modifications dans les cas prévus par l'article 356 c. de com. en cas de prime liée, et dans les cas de guerre art. 343 c. de c. En cas de faillite de l'assureur ou de l'assuré, l'art. 346 et la police consacrent aussi certaines modifications. Nous renvoyons plus loin les explications nécessaires aux modifications de la prime en cas de guerre.

192. Si pendant le cours de l'assurance, la faillite de l'assuré survient, l'art. 346 autorise l'assureur à exiger une caution ou la résiliation du contrat.

L'assureur est, en outre, garanti par l'article 191 c. de com. ; mais il devra, comme tout autre créancier, faire vérifier et affirmer sa créance. (Mém. 1866, 1, 83.)

193. L'article 27 de la police française autorise l'assureur à résilier l'assurance, à moins d'une caution dans les 24 heures, après une sommation restée infructueuse, et sous condition de l'abandon d'une prime proportionnelle.

En Angleterre, l'usage qui existe de payer la prime au courtier, et du courtier à l'assureur, peut amener une certaine perturbation dans les affaires ; aussi est-ce une raison de plus pour ne pas approuver les errements anglais ; mais dans ce pays, comme dans le nôtre, la faillite de l'assuré ou de l'assureur permet de demander la résiliation du contrat (Golfavru, p. 400).

194. La loi française n'offre pas une sécurité absolue aux intérêts de l'assuré, si l'assureur tombe en faillite. Ce sont là les chances du commerce ; des textes de loi ne sauraient les conjurer. A notre avis, le seul remède possible

Digitized by Google

consisterait à rendre sa liberté à l'assuré, en autorisant sa réassurance aux frais de la Masse. Suivant Emérigon, tel était autrefois l'usage à Marseille.

195. Le même usage existe encore aux Etats-Unis, à Hambourg et en Angleterre. Le droit allemand exige, en outre, que l'assuré fasse connaître sa réassurance aux syndics de la faillite. Le code hollandais a adopté textuellement le code de France, « article 346. »

196. Enfin notre code accorde un privilége pour le montant des primes d'assurance dues, pour le dernier voyage : art. 191, 10. (Mém. 1869, 1,127, 11, 13.) Les législations qui admettent les créances privilégiées ont adopté la même disposition. En Angleterre, l'existence des priviléges n'est pas reconnue, aussi les primes n'ont pas la même faveur.

SECTION III

CLAUSES ET USAGES DIVERS.

197. Il est de principe élémentaire, que dès qu'un contrat est formé, aucun changement ne peut y être apporté sans le concours de toutes les parties contractantes. Si une circonstance imprévue exige des modifications à la police, il faut avoir recours à une convention additionnelle qui porte le nom d'*Avenant :* les avenants sont soumis à toutes les formalités des polices. En Angleterre, ils sont soumis au timbre, et en France, ils doivent également être conformes à la loi du 25 nov. 1871, sur le timbre de l'enregistrement des assurances maritimes.

198. Le concours simultané de plusieurs polices, soit d'une police in quovis et d'une police spéciale , soit de deux polices générales ou spéciales, ne saurait *de plano* annuler le contrat. L'article 359 du c. de com. règle ces situations et suppose la bonne foi. Il faut consulter la date des

Digitized by Google

contrats, et les conditions qu'ils renferment, parce que les polices sur indéterminé, ne sont pas alimentées *ipso facto :* il est nécessaire que les prescriptions de l'article 337 aient été accomplies et que l'assureur ait reçu une déclaration d'aliment.

199. Le système des dates, prescrit par notre code, a été adopté par presque toutes les législations du continent; en Angleterre et aux Etats-Unis, en cas d'assurances successives, les divers assureurs concourent à la perte, au prorata de la valeur assurée, sans égard à l'ordre des dates; cette différence dans les lois peut créer de graves embarras, dans des hypothèses assez fréquentes.

200. Ainsi que devrait-on décider dans l'hypothèse suivante? Un négociant de la Nouvelle-Orléans expédie des cotons à un armateur de Bordeaux, après avoir tiré des traites sur lui, et fait assurer ses marchandises aux Etats-Unis. Le négociant de Bordeaux, nanti des connaissements, accepte les traites, et fait assurer les marchandises en France. Les cotons périssent par fortune de mer en cours de voyage?

Si la police française est la première en date, les principes de l'article 359 c. comm. recevront leur application; mais si la date de cette lettre est postérieure *quid juris?* Ni la loi, ni la jurisprudence, ni la doctrine n'ont prévu cette hypothèse, pourtant assez fréquente. Le projet de loi de 1867 avait entrevu la difficulté dans les articles 367 et 368, et décidé que les deux contrats seraient valables; que les intéressés pourraient s'adresser directement aux souscripteurs de la police dont ils préféreraient réclamer le bénéfice. A notre avis, le projet aurait dû s'exprimer avec plus de clarté, et énoncer formellement que ce droit n'appartiendrait qu'à un des intéressés, l'expéditeur ou le consignataire, mais nullement à tous les deux. Il y a là, dans notre législation, une lacune qu'il serait urgent de réparer.

Digitized by Google

201. Après ces observations générales, nous allons diviser les questions que nous voulons examiner de la manière suivante : 1° formes diverses des polices, 2° modalités des assurances, 3° clause des franchises, 4° réticence.

202. La formule des polices la plus usitée est sans contredit l'assurance assortie de la clause, *pour compte de qui il appartiendra*. Nous avons vu le but et la portée de cette clause, et l'intérêt considérable que les assurés trouvaient dans l'adoption de cette formule. Hâtons-nous d'ajouter que toutes les nations maritimes l'ont adoptée dans ses effets, et que les formules seules varient.

Nous avons également examiné les conséquences qui en découlaient pour les divers intéressés, l'assureur, l'assuré et le commissionnaire, en nous inspirant des enseignements de la jurisprudence et d'une consultation restée célèbre au Palais, rendue en 1834 par des jurisconsultes bordelais, MM. de Saget, Duranteau et Ravez, (Mém. 1834,1,242).

203. Les polices se divisent également en polices ouvertes et polices fermées. On donne le nom de *police fermée* à celle qui contient d'une manière précise et complète, la désignation et l'évaluation de l'objet assuré. On appelle *police ouverte*, celle qui ne contient pas encore l'évaluation des objets mis en risque; c'est une condition que l'assuré devra remplir plus tard. Enfin on donne le nom de police au porteur, à celles qui sont transmissibles par la voie de l'endossement et qui, entre les parties, peuvent également être l'objet d'un contrat de nantissement régulier et valable; nous disons entre les parties, parce qu'une police même au porteur, sur corps ou sur facultés, ne serait pas admise par les tiers, surtout en cas de faillite. (J. M. 1869, 1-147.)

204. Sous les dénominations de police générale, sur indéterminé, flottante, d'abonnement, polices successives,

Digitized by Google

etc... on retrouve l'assurance pratiquée dans tous les temps, sous l'appellation latine de *police in quovis*. Ces assurances ont pris une grande extension à l'étranger, et nous avons pensé que la législation de Hambourg était la plus importante à consulter en ces matières, toujours délicates, et souvent difficiles.

205. On donne le nom de *police d'honneur* aux conventions d'assurance consenties en apposition avec la loi. Elles sont particulièrement usitées dans les assurances sur fret à faire, et quoique la loi n'accorde aucune sanction, on peut dire que ce sont des contrats qui sont religieusement exécutés entre les parties.

206. Les législateurs du continent et la pratique constante en Angleterre et aux Etats-Unis, valident tous les contrats qui reposent sur les objets dont l'assurance est prohibée par notre code, dans l'article 347 c. com. Nous verrons que les prohibitions de cet article sont l'obstacle le plus grave à l'unification générale des législations maritimes, et que l'abrogation de cette disposition devient une nécessité de premier ordre pour notre marine.

207. L'usage et la pratique commerciale ont sans cesse protesté contre une pareille restriction. Le règlement fait à Hambourg en 1847 présente le résumé le plus complet des solutions les plus usuelles en ces sortes d'assurances. M. Frignet, 1, n° 77, nous en a fourni une traduction qui sera consultée avec le plus grand fruit.

208. En France, on applique à ces sortes d'assurances les principes relatifs à l'assurance sur corps, et de nombreuses décisions arbitrales ont réglé les points les plus importants en ces matières. Les arbitres statuent en dernier ressort, et leurs pouvoirs ont pour limite leur conscience et leur honneur. L'étude attentive de ces décisions nous permettra de constater les usages et les règles qui doivent

Digitized by Google

amener une jurisprudence constante et uniforme (voir n°.

209. Les principales modalités des polices sont l'assurance pour compte, l'assurance à terme, l'assurance à prime liée, l'assurance par séries, et l'assurance avec cette clause : sur bonnes ou mauvaises nouvelles.

210. On donne le nom d'assurance à terme, à la police qui ne porte aucune désignation, ni quant au lieu de départ, ni quant au lieu d'arrivée. Elle permet à l'assuré d'accomplir dans le délai fixé par le contrat, tels voyages qu'il lui plaît. Ce mode d'assurance présente des dangers aux assureurs; aussi ont-ils eu soin d'en restreindre les effets dans les articles 5,7,8,17 des polices anciennes ou nouvelles.

211. L'assurance à prime liée est celle qui comprend à la fois, l'aller et le retour; de sorte que depuis le jour du départ jusqu'à celui d'arrivée en retour, les risques du corps ou des facultés ne cessent d'être un instant au compte des assureurs. Les besoins du navire, la difficulté de se procurer un chargement de retour ou mille autres causes peuvent prolonger le voyage; aussi a-t-on soin dans la police, de déterminer le délai accordé au capitaine, pour se rendre au port de destination, décharger la cargaison d'aller, et prendre celle du retour.

212. Les assurances à terme et à prime liée, jouissent d'une très-grande faveur dans le monde maritime; et surtout en Angleterre, en Allemagne et en France. Les articles 5,8, 31 de l'ancienne police de Bordeaux et de Paris, et 7,16 et 17 de la police française règlent ces diverses situations. Nous y reviendrons.

213. La clause d'assurance par séries, consiste dans la division des marchandises assurées en plusieurs séries déterminées de balles, caisses ou surons. Ces assurances ont été adoptées afin de compenser au profit des assurés les ré-

Digitized by Google

sultats fâcheux des franchises imposées à certaines marchandises par les assureurs.

214. La police nouvelle sur facultés a inauguré dans des articles additionnels un tableau des séries, d'après la nature des marchandises et la manière d'opérer en l'absence des marques et numéros. L'assuré ne saurait donner trop de soins à la division, à la marque et aux numéros des marchandises. Les consignataires à l'étranger peuvent, par négligence, mettre l'assuré dans l'impossibilité d'exercer d'utiles réclamations contre les assureurs. (Des fortunes de mer, n° 264.)

215. L'assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles était usitée du temps d'Emérigon et même de Cleirac. Elle serait nulle, s'il était établi qu'au moment de la signature de la police l'une des parties savait que l'aliment du risque était déjà perdu ou déjà arrivé. La preuve de cette connaissance offre de sérieuses difficultés, surtout en présence des présomptions surannées de l'article 366 c. com. Sans doute l'article 367 du même code élimine cette présomption dans une assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles, mais la preuve n'en reste pas moins à la charge de l'assureur. Aussi l'article 29 de la nouvelle police impose-t-il à l'assuré des prescriptions mieux en rapport avec la rapidité des communications actuelles, en obligeant l'assuré à se servir du télégraphe; c'est une dérogation expresse aux articles 366,367 du code de com.

216. Une réforme de la loi est urgente. Le problème à résoudre paraît difficile, mais à notre avis la solution serait trouvée, si l'on déclarait l'assurance nulle, toutes les fois que la nouvelle de la perte ou de l'arrivée serait parvenue, soit au lieu où se trouve l'assuré avant d'avoir donné l'ordre d'assurance, soit au lieu où le contrat a été signé avant la souscription ou la clôture de la police (de Courcy, p. 137).

Digitized by Google

217. L'insertion des franchises a eu pour but de dresser avec précision et sûreté une échelle des primes. On comprend que certaines marchandises, par leur fragilité, leur composition, leur nature, ou leur manière de se comporter à la mer, doivent présenter des chances de perte ou d'avaries plus considérables les unes que les autres. Pour conserver l'égalité nécessaire entre la prime et le risque, il aurait fallu créer une prime spéciale pour chaque catégorie de marchandises. Ce mode de procéder présentait des obstacles de toute nature et des complications de comptabilité sans bornes. On a préféré établir une prime unique, et opérer par diminution de risques, plutôt que par augmentation de prime.

Les polices sur facultés règlent les diverses catégories de marchandises et les franchises afférentes à chacune d'elles pour les avaries matérielles.

218. Les articles 10 et 11 de la police sur faculté française indiquent les diverses nomenclatures qui peuvent varier et se mouvoir entre 3 et 15 0/0 suivant la catégorie des marchandises. Il y a même des marchandises d'une nature tellement susceptible, telles que les liquides en bouteille, les glaces... qu'elles ne sont assurées qu'avec la clause *franc d'avaries* matérielles, et les assureurs limitent à certains cas leur responsabilité au cas de perte aux 3/4. Quelquefois même, en outre de la franchise ordinaire en cas de coulage, les assureurs prélèvent une autre franchise, qui, réunies, élèvent la franchise à 20 0/0 de la somme assurée (Mém. 1868, I, 49). Il ne faut pas oublier, en effet, que les assureurs ne payent que l'excédant de la franchise ; ainsi, si on suppose une franchise de 10 0/0 et une avarie de 15 0/0 les assureurs rembourseront 5 0/0 et laisseront 10 0/0 à la charge de l'assuré.

219. Ces franchises sont d'ailleurs indépendantes de la

Digitized by Google

clause générale inscrite dans l'article 408 du code de com. On retrouve cette clause dans toutes les législations maritimes, depuis les lois carolines de 1570, les ordonnances de Rotterdam en 1635, celles de Hambourg en 1831 et 1847, jusqu'à nos codes maritimes modernes. Cette disposition est favorable au commerce, elle évite des contestations pour des sommes de peu d'importance et dont les frais dépasseraient la valeur de l'intérêt engagé ; aussi la jurisprudence décide-t-elle que cette disposition est applicable aux règlements qui interviennent entre les armateurs et les chargeurs. (Mém. 1868-11-18 ; S. 1871, 1, 214.)

220. Le mode de calcul à adopter pour les franchises d'avaries a été fortement discuté dans la doctrine. Faut-il prendre l'estimation de la marchandise insérée dans la police ? Faut-il se référer à la valeur réelle des marchandises ? Le tribunal de commerce de Bordeaux a adopté la valeur réelle des marchandises dans son jugement du 29 juillet 1856; et sa décision nous semble juridique.

221. Les principes que nous venons d'exposer sont textuellement écrits dans les ordonnances de Brême, de Hambourg, et dans les œuvres de Stevens, p. 230, et de Benecke, p. 474. C'est aussi la loi de Hollande et la jurisprudence actuelle de l'Angleterre et des Etats-Unis.

222. La bonne foi et la loyauté la plus absolue doivent présider au contrat d'assurance. Toute dissimulation ou tout silence gardé sur une circonstance de nature à modifier l'opinion du risque, ou à en changer le sujet, doivent l'annuler. Il importe peu que cette circonstance soit antérieure ou postérieure à la convention ; dans ces deux cas la cour de cassation prononce la nullité.

223. La même solution devrait être admise alors même que la réticence serait involontaire. Les questions de réticence doivent être toujours soumises aux tribunaux qui

Digitized by Google

doivent s'inspirer des dispositions de l'article 348, duquel il résulte « que toute fausse déclaration et toute différence entre le contrat d'assurance et le connaissement qui diminueraient l'opinion du risque ou en changeraient le sujet, annulent l'assurance, alors même que la réticence, la fausse déclaration ou la différence n'auraient pas influé sur le dommage ou la perte de l'objet assuré. »

L'art. 348 confond l'erreur sur l'identité même de la chose assurée avec la fausse déclaration sur l'étendue du risque. Cette confusion n'a pas une grande importance puisque le résultat est identique dans les deux cas, mais il ne donne pas une définition suffisante de la réticence, ni le moyen de la constater avec certitude.

224. A notre avis, il y aura réticence toutes les fois que le fait caché sera de telle nature que l'assureur n'aurait pas accepté la police s'il l'eût connu. Cette appréciation ne saurait trancher la question ; il faut consulter les tribunaux et laisser à la conscience du juge le soin de décider si les faits qui lui sont soumis ont diminué l'opinion du risque et augmenté les chances de perte pour l'assureur. Cette circonstance est de nature à diminuer les rigueurs de la loi, mais nous aurions préféré une énumération limitative à l'équité du juge ; or si on examine les solutions diverses qui sont intervenues, on remarque que la jurisprudence se montre quelquefois d'un rigorisme désolant et d'autres fois d'une modération extrême. Ainsi en 1852, la cour de cassation annulait une police pour cause de réticence parce que l'assuré avait souscrit une police sur fret et sur bonne arrivée sans prévenir son assureur ; tandis qu'en 1867, la cour de Bordeaux décidait que l'assuré sur corps n'était pas obligé de faire connaître à son assureur la nature du chargement, alors même qu'elle serait de nature à lui inspirer des craintes (il s'agissait de coolies révoltés). Par

Digitized by Google

contre, la cour de Rennes et la cour d'Aix jugeaient en 1868 et en 1869, que le fait par l'assuré de n'avoir pas prévenu l'assureur du départ du navire, au moment du contrat, constituait une réticence annulant la police. Il en serait de même, à fortiori, en cas de relâche, de maladie contagieuse ou de révolte, etc... On a également jugé à Paris, le 30 janvier 1865, qu'il y avait fausse déclaration annulant la police, parce que l'assuré avait énoncé un doublage neuf, alors qu'en réalité le navire avait reçu un doublage nouveau fait avec du vieux cuivre...

225. Nous pourrions multiplier les exemples sans parvenir à une solution acceptable ; nous devons nous borner à dire qu'il suffit de s'attacher aux deux conditions suivantes : 1° diminuer l'opinion du risque ; 2° en changer le sujet. Il faut, en un mot, examiner si l'assureur aurait signé la police si le fait incriminé avait été signalé à son attention. Ce fait n'est pas nécessairement frauduleux, il suffit qu'il résulte de l'ignorance, l'incurie ou l'inadvertance de l'assuré.

226. Nous devons ajouter, en terminant, que la preuve de la réticence est à la charge des assureurs ; mais qu'ils peuvent invoquer tous les moyens admis en matière commerciale.

227. Les lois maritimes étrangères ont la plus grande analogie avec les dispositions de notre article 348 c. com. Quelques-unes d'entre elles sont la reproduction littérale de notre législation, témoin l'article 603 du code hollandais.

228. Les règlements de Hambourg ont adopté les règles que nous venons d'exposer ; l'article 15 du nouveau règlement est ainsi conçu :

« L'assuré est tenu de communiquer consciencieusement et de bonne foi à l'assureur toutes les nouvelles, avis... qu'il

Digitized by Google

a reçus relativement au navire ; de ne rien dissimuler de ce qui est parvenu à sa connaissance et qui peut être de nature à influer sur la détermination de l'assureur, sans pouvoir s'excuser sur ce que la nouvelle n'était pas officiellement connue ou était encore douteuse. L'omission de pareilles circonstances, qui d'après l'appréciation d'arbitres compétents serait de nature à influer sur l'opinion du risque, annulerait l'assurance et autoriserait la retenue de la prime.

229. Le règlement de Brème, art. 8, formule les mêmes règles en 4 paragraphes d'une clarté et d'une précision admirables ; nous ne résistons pas au plaisir de faire confirmer cette appréciation.

Celui ou ceux qui pour leur compte personnel ou pour compte de tiers font assurer, sont tenus :

1° De faire connaître à l'assureur toutes les circonstances, faits, avis relatifs à l'objet assuré ;

2° Notamment de lui communiquer les lettres d'ordre et autres, reçues par la voie de la poste ou de toute autre manière, et d'en fournir la date de départ et d'arrivée à l'assureur ;

3° Ils sont tenus également de déclarer les ports où le navire est autorisé à relâcher, les divers consignataires du navire ou du chargement ;

4° S'il est à leur connaissance que d'autres ordres d'assurance aient été donnés ailleurs que dans le port d'armement ou le lieu de décharge ;

Le tout à peine de nullité de la police, en cas d'infraction, et de la retenue de la prime si elle a été payée à l'assureur. (Frignet, 1, n° 277).

230. Les mêmes principes sont généralement appliqués en Angleterre et aux Etats-Unis. *Düer et Arnould* se sont occupés de la réticence d'une manière spéciale, Düer la définit de la manière suivante :

Digitized by Google

« La réticence est le silence gardé volontairement ou non, envers l'assureur, sur une ou plusieurs des circonstances jugées de nature à influer sur l'appréciation du risque. La dissimulation est le déguisement de la vérité, soit par une omission volontaire, soit par une sorte de mensonge, en affirmant un fait contraire à la réalité.

231. Le droit anglais possède, à cet égard, une susceptibilité des plus sévères. Par le terme *misrepresentation*, il n'entend pas seulement une manœuvre frauduleuse, mais un simple fait matériel d'inexactitude, et dans les deux cas, il déclare la police d'assurance nulle. (Colf., p. 399.)

232. Comme il est d'usage d'admettre en Angleterre deux sortes de déclaration, les unes écrites, les autres verbales, il en résulte qu'il est fort difficile pour le juge de décider si la déclaration devait être insérée dans la police, ou si elle pouvait être seulement l'objet d'une communication verbale. Si l'assuré n'est pas d'une bonne foi absolue, ou si la mémoire fait défaut à l'une des parties, la preuve testimoniale devient nécessaire et alors même qu'on la restreindrait aux cas les plus rares, le danger n'en serait pas moins toujours considérable. La jurisprudence ne l'autorise, suivant Düer, qu'autant que le fait qu'il s'agit d'établir ou la déclaration qui en a été faite n'est pas en contradiction formelle avec les énonciations de la police (Düer, t. I, p. 657).

233. La loi française a le tort, à notre avis, de confondre dans son article 348, l'erreur sur l'identité même de la chose assurée avec la réticence ou la fausse déclaration sur l'étendue du risque ; elle nous paraît également bien rigoureuse en ce qui concerne la différence entre la police et le connaissement, elle ne tient pas assez compte de la pratique de tous les jours ; mais nous lui donnerions la préférence sur les autres législations, malgré les imperfections que nous signalons.

Digitized by Google

234. Ajoutons, en terminant, que la réassurance permise en France et dans les autres pays n'est autorisée en Angleterre que dans trois cas : insolvabilité, faillite ou mort de l'assureur (Colf., p. 400).

Digitized by Google

CHAPITRE III

OBJET DE L'ASSURANCE.

235. Nous avons déjà parcouru les règles relatives à la première condition essentielle à la validité du contrat d'assurance. Il nous reste à examiner les autres éléments également essentiels à son existence. Ce sont : l'intérêt assurable, le risque maritime et la prime. D'où suit la division de ce chapitre en trois sections : 1° des objets assurables et de ceux qui ne le sont pas ; 2° des risques maritimes et de leur durée ; 3° enfin de la prime.

SECTION Ire

DES OBJETS ASSURABLES.

236. On peut faire assurer, dit Emérigon, tout ce que la loi ne défend point de faire assurer. Les anciennes ordonnances et le Guidon de la mer prohibaient l'assurance du dixième et celle du navire vide ou sur lest ; mais l'ordonnance de 1681 et notre code, après elle, ont aboli ces restrictions. Nous devons même mentionner qu'à Bordeaux, l'usage autorisait malgré la loi l'assurance du dixième (Em., 1, 221).

Digitized by Google

237. Les articles 334 et 347 énumèrent les objets susceptibles d'assurance et ceux dont l'assurance est prohibée. A cette énumération, il faut ajouter l'art. 17 de la loi sur l'hypothèque maritime, et les restrictions de la police française dans les articles 5 et 22. Il ne faut pas oublier les nouvelles polices sur les métaux et objets précieux, avec cette remarque essentielle, que les assureurs garantissent même les risques de terre sur ces objets.

238. Les objets susceptibles d'assurance sont : 1° le navire et ses accessoires; 2° les marchandises; 3° la prime et la prime des primes; 4° les sommes prêtées à la grosse; 5° la baraterie de patron; 6° le fret acquis; 7° l'hypothèque maritime.

239. Les objets dont l'assurance est prohibée sont : 1° le fret à faire; 2° le profit espéré; 3° les loyers des gens de mer; 4° les profits maritimes; 5° les sommes empruntées à la grosse (art. 334, 347).

240. Les développements que nous avons donnés à l'article 332 nous permettront de passer rapidement sur les dernières conditions essentielles à la validité du contrat d'assurance.

241. Nous devons considérer le navire, soit comme objet du risque, soit comme lieu du risque; dans le premier cas le navire comprend non-seulement les objets accessoires mais encore tous ceux qui peuvent servir directement ou indirectement à la navigation, même l'armement, les rechanges, les victuailles et généralement tous les frais de mise dehors du navire.

242. La valeur du navire, suivant l'article 5 de la police française, comprend indivisément tous ses accessoires, notamment les victuailles, avances à l'équipage, armement et toutes mises dehors. Cette disposition renferme deux restrictions; la première a lieu lorsqu'il peut être justifié que

Digitized by Google

certaines de ces dépenses concernent un intérêt distinct de celui de la propriété du navire. La deuxième est formulée dans le § 3, ainsi conçu : Néanmoins, dans les risques de pêche, la valeur de l'armement spécial de pêche, et, pour les navires à vapeur, la valeur de la machine, peuvent toujours être assurées séparément.

243. Les articles 593, 602, 613, 614 du code hollandais admettent les mêmes principes. L'assurance du corps comprend les agrès, apparaux et tout ce que le navire a entraîné de frais jusqu'à sa mise à la voile. L'article 613 ajoute que pour déterminer l'étendue de l'assurance il faut tenir compte du fret, des droits d'entrée et autres frais à payer en cas d'heureuse arrivée. Sur ce dernier point, cette législation serait en contradiction avec les dispositions de l'article 354 de notre code; mais heureusement l'art. 614 a soin d'ajouter, qu'en cas de perte du navire, il faudra retrancher ces divers éléments et l'assurance devra être annulée jusqu'à due concurrence. De sorte que ces additions de nature à engendrer une certaine confusion pourraient disparaître du code hollandais sans inconvénient. Nos préférences restent donc acquises à la loi française.

244. Le code allemand, s'inspirant du règlement fait en 1847 à Hambourg, ne soumet l'assurance sur corps à aucune restriction; il y comprend tous les agrès, apparaux, provision de guerre et de bouche, avances à l'équipage, la prime et la prime des primes, et enfin la totalité du fret stipulé pour le voyage.

245. Les mêmes idées existent en Angleterre et aux États-Unis. On y assure librement le fret dans son entier comme l'expriment les formules des polices « Upon the body, apparel ordonnace. furniture, ammunition, artillery Boat an other furniture of and in the good ship or Wessel, etc. » Ce

Digitized by Google

qui comprend les autres provisions nécessaires à l'expédition du navire.

Suivant Philipps 1, 194, à Hambourg, aux États-Unis et en Angleterre, l'assurance sur corps comprendrait en outre tous les ustensiles de pêche qui sont exclus de l'assurance par l'article 5 de la police sur corps de notre pays.

246. L'expression marchandises comprend tous les objets susceptibles d'une spéculation. Les polices ont soin de désigner la nature, le nom et la qualité des marchandises assurées; quelquefois l'usage a fixé le sens et l'étendue de certaines locutions. Ainsi le mot cargaison ne comprendrait pas, en France, tous les objets embarqués à bord, comme par exemple les effets du capitaine, de l'équipage, les lettres de change et autres valeurs négociables; il en serait de même des métaux précieux, de l'argent monnayé, des objets d'art et de fantaisie; une mention spéciale serait nécessaire, nous avons vu n° 237 que certaines compagnies de Paris avaient adopté une formule spéciale pour ces objets.

247. Les mêmes principes et les mêmes solutions seraient acceptés en Hollande, à Hambourg et dans les autres villes maritimes de l'Allemagne.

248. En Angleterre et aux États-Unis, l'assurance sur facultés s'exprime dans les termes les plus larges : *Good wares and merchandises*, etc. L'expression cargaison comprend tous les objets que notre police excluerait sans une mention formelle, tels que l'argent monnayé, les lingots, les bijoux, les objets d'art, de fantaisie, etc. Ces légères différences ne sauraient avoir un intérêt pratique bien appréciable parce que la police a le soin de désigner le nom et la qualité des marchandises, à cause des divers tarifs de prime et des franchises différentes suivant leur nature.

249. Nous avons déjà démontré la nature et le caractère spécial de la prime. Elle est une condition essentielle du

Digitized by Google

contrat et quoiqu'elle ne soit pas exposée aux risques de la mer, elle peut néanmoins faire l'objet d'une assurance aux termes de l'article 334 C. com. parce qu'elle constitue une valeur appréciable. C'est, dit Emérigon, une mise dehors; aussi l'article 342 a-t-il rendu hommage à ce principe d'équité, en autorisant l'assurance de la prime « l'assuré peut faire assurer le coût de l'assurance. »

250. Si l'assurance de la prime est autorisée, pourquoi ne pas permettre l'assurance de la prime des primes afin de réduire jusqu'à ses dernières limites le sacrifice de l'assuré en cas de perte? Toutes les législations ont admis ce principe avec ses conséquences.

251. Il faut faire une exception pour l'Angleterre et les États-Unis. Dans ces pays, la réassurance n'est admise que dans trois cas : mort, faillite, insolvabilité de l'assureur. Nous pouvons affirmer, avec certitude, que la pratique actuelle réagit contre ces usages surannés, et qu'à l'heure actuelle, non-seulement on assure la prime des primes, mais il y a dans ces pays plusieurs compagnies de réassurance.

252. Les sommes prêtées à la grosse et la baraterie de patron sont partout soumises aux mêmes règles. En examinant les risques maritimes, nous aurons à porter notre attention d'une manière plus spéciale sur les questions de baraterie.

Les mêmes solutions sont admises en Prusse, en Hollande, à Hambourg et en Angleterre. Comme il existe dans ce pays deux sortes de prêts à la grosse : *Bottomry* sur corps, et *Respondentia* sur cargaison, il faut avoir bien soin de distinguer si le prêt concerne l'un ou l'autre contrat à la grosse.

253. La question de savoir si le fret acquis est susceptible d'assurance, peut donner lieu à quelques doutes, parce

Digitized by Google

que si d'une part, l'article 334 C. com. n'autorise pas formellement cette assurance, l'article 347 se borne à défendre l'assurance du profit espéré, et qu'enfin la question de savoir à quel moment le fret est réellement acquis, présente quelque obscurité.

254. Aux termes de l'article 302 C. com. il n'est dû aucun fret si le capitaine ne parvient pas à transporter les marchandises à destination. Il doit, en outre, restituer le fret avancé, à moins de convention contraire. De cette disposition il résulte que le fret ne sera acquis que proportionnellement à la distance parcourue, et qu'une clause spéciale peut dispenser le capitaine de restituer les avances sur fret. En dehors de ces deux cas il n'y a plus qu'un fret à faire, et nous allons voir que notre code probibe cette assurance, comme étant à la fois dangereuse et immorale.

255. L'usage et les besoins du commerce ont introduit des clauses bien diverses ; quelquefois la charte partie stipule que le prix du fret sera fixé à telle ou à telle somme déterminée, suivant que le navire se rendra dans tel port ou relèvera pour un autre plus éloigné. Ainsi on dira que le prix du fret sera fixé à 25 ou à 50 fr. si le navire parti de Bordeaux opère son déchargement à Nantes; et de 50 s'il se rend au Hâvre. Tous les auteurs décident que dès que le navire sera parvenu à Nantes il y aura fret acquis, susceptible d'assurance. On donne dès lors le nom de fret acquis à tout frêt que l'armateur devrait ou pourrait réclamer dans un lieu de relâche. Emérigon avait fini par adopter cette solution.

256. L'ordonnance de 1681 n'avait pas consacré cette distinction, mais l'usage autorisait l'assurance de ce fret acquis, et les amirautés avaient approuvé cet usage. L'article 6 de la déclaration du 17 août 1779, eut pour but de rendre cet usage légal. « Le fret acquis pourra être assuré,

Digitized by Google

et ne pourra faire partie du délaissement du navire, s'il n'est expressément compris dans la police d'assurance. » Quoique le code n'ait pas reproduit cette disposition, elle n'en doit pas moins être maintenue. Le fret acquis sera donc susceptible d'assurance.

257. L'usage a également approuvé l'assurance des avances sur fret, introduite en France par Benecke, malgré l'article 318 du c. de com.

Tous les hommes qui pratiquent à un titre quelconque les affaires maritimes, savent que les besoins du commerce et les dangers du contrat à la grosse ont permis d'introduire dans les chartes parties une clause portant : que le capitaine sera autorisé à recevoir par anticipation, avant son départ, une portion du fret qui lui serait dû seulement à destination.

Cette clause a donné lieu à de nombreuses difficultés qui ne peuvent trouver place dans ce travail; bornons-nous à constater que ces avances sont pour le chargeur une nouvelle addition à la fortune de mer, et qu'il peut les faire couvrir au moyen d'une assurance.

258. Sur certaines places du Nord, et notamment en Hollande, on assure le fret contre les risques d'avaries de la marchandise; une pareille assurance serait licite en France malgré l'article 347 du code de com. (de Courcy, p. 116).

259. Nous estimons aussi, avec la cour de Bordeaux, que le chargeur pourrait faire assurer la valeur des marchandises vendues en cours de voyage. La faculté de se libérer par l'abandon du navire et du fret, constitue un danger imminent contre lequel le chargeur peut essayer de trouver une garantie dans un contrat d'assurance; cela découle du dernier paragraphe de l'article 334 du code de commerce.

260. L'article 347 c. com. a été inspiré par la méfiance. On craignait de favoriser les fausses spéculations et les

Digitized by Google

gageures, sous le voile de l'assurance, et c'est pour écarter ce spectre menaçant que le code a reproduit les prohibitions du guidon de la mer et de l'ordonnance de 1681.

261. La cour de cassation est allée plus loin que le législateur en décidant que cette prohibition était d'ordre public (S. 32, 1, 321).

Dès 1807, la chambre de commerce de Bordeaux avait réclamé le droit d'assurer le fret à faire. Les lois maritimes les plus importantes du monde autorisent ces assurances, et aucun fait n'a révélé que cette liberté renfermât les dangers que l'on redoutait.

262. Il y a mieux, dans l'enquête sur la marine marchande, on a soutenu que cette prohibition constituait une cause d'infériorité pour notre pavillon; aussi le projet de révision réclamait-il l'abrogation de l'art. 347 C. com.

En France même, les nécessités du commerce se sont montrées plus fortes que les prohibitions de la loi. L'usage constant de ces assurances, au moyen des polices d'honneur, prouve surabondamment que les inconvénients redoutés sont peu fondés.

263. Nous formons des vœux pour l'abrogation prochaine de ces dispositions, mais nous réclamons des conditions préalables, dont l'examen trouvera sa place dans la 3e partie de ce travail.

SECTION II

DES RISQUES MARITIMES.

264. Le risque maritime est le troisième élément fondamental du contrat d'assurance. Notre savant ami, M. Lawrence Baily, le définit de la manière suivante : Toute perte qui a pour cause l'action du vent ou de la mer agissant sur la propriété assurée, dans des circonstances extraordinaires,

Digitized by Google

que l'action soit directe ou indirecte, pourvu qu'aucune autre force externe et agissante ne vienne s'y mêler. Cette définition ne nous paraît pas complète, parce qu'elle ne tient pas compte de la limite du temps et des lieux prévus par le contrat. Elle ne s'explique pas sur les dépenses extraordinaires et les sacrifices volontaires opérés dans l'intérêt commun, qui sont aussi à la charge des assureurs. Ils sont en effet responsables de tous les événements qui arrivent sur la mer et par la mer.

265. « Suivant Emérigon, la fortune de mer est un genre qui comprend tout ce dont les assureurs sont responsables; » mais ils ne sont responsables que des dommages dont le cas fortuit ou la fortune de mer est la cause directe et immédiate. Ce principe était autrefois rigoureusement observé en Angleterre; aujourd'hui la maxime « Causa proxima non remota spectatur, » n'a pas la même valeur, et pourvu que le navire soit muni à son départ des objets essentiels à la navigation, les pertes et avaries éprouvées par le navire ou les marchandises sont réputées provenir de la fortune de mer, jusqu'à preuve contraire. (Nolte, 11, 169, 231).

266. L'énumération des risques de mer semble à peu près impossible à cause de leur nombre et de leur variété infinis. Nous pouvons les diviser en trois catégories, en prenant pour base l'article 350 du code de com. et l'article 1er de la police française. Ce sont les risques de rade, les risques de mer et les risques de guerre. Les risques de rade sont bien des risques de mer, puisqu'ils ne diffèrent que par le tarif des primes, qui sont peu élevées à Bordeaux. A Bordeaux, le tarif ancien les fixe à 3/8; tandis que le tarif du 15 juin 1875 s'exprime ainsi :

« Risques de rade gratis, du jour de la signature de la police pour tous les navires partant d'Europe, mais

Digitized by Google

pour un mois seulement. Passé ce délai l'assuré paiera 1 0/0 par mois, jusqu'à l'expédition en douane du navire. Sur les rades de la Réunion, du 1er janvier au 15 avril, 1/2 0/0 par quinzaine; sur les rades de la Martinique, du 15 juillet au 15 octobre, 1/2 0/0 par quinzaine, etc... Nous confondrons ces risques, dans nos explications, avec les risques de mer proprement dits.

267. Les assureurs répondent des avaries et des pertes survenues pendant le voyage assuré, sur la route de ce voyage, et sur le navire convenu, et enfin de tous les dommages provenant des fortunes de mer; d'où la conséquence, que les assureurs ne sauraient être responsables ni du vice propre, ni des faits des propriétaires et mandataires, sauf l'article 216, ni enfin des autres cas prévus par les articles 3 et suivants de la police française.

268. L'article 350 énumère en les confondant les risques de mer et les risques de guerre. Cette énumération n'est pas limitative et n'entrave en rien la liberté des conventions. L'article 1er classe parmi les risques maritimes proprement dits, les fortunes de mer provenant de tempête, naufrage, échouement, abordage; changement forcé de route ou de voyage; jet, feu, baraterie et généralement tous accidents et fortunes de mer. Les polices étrangères, d'accord sur ce point avec la loi et la doctrine, ont adopté le même classement.

269. L'article 2 de notre police énumère également les risques de guerre, et comprend dans cette classification les pillages et pirateries, les hostilités, représailles; arrêts; captures et molestations de gouvernements quelconques, amis ou ennemis, reconnus et non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre.

Digitized by Google

§ 1er. — Risques de mer.

270. *Tempête.* — On distingue, en général, la tempête de l'ouragan. Par tempête, dit Emérigon, on entend l'agitation violente des vents qui bouleversent l'eau de la mer, et obligent le capitaine à diminuer sa voilure ou à prendre la cape sèche. L'ouragan est le plus haut degré de violence de la tempête. Il se produit surtout dans les mers tropicales et cause d'affreux ravages. Emérigon définit encore l'ouragan, un vent impétueux qui tourne rapidement en tous sens et semble tout balayer autour de lui ; ce sont ces nuages funestes qui paraissent se former tranquillement et qui tout à coup lancent la tempête. Cette définition s'applique à la cyclone et au pampeiro, suivant les parages.

271. *Naufrage.* — La déclaration du 15 juin 1775 donnait la définition suivante du naufrage : La « submersion du navire par l'effet de l'agitation violente des eaux, de l'orage ou de la foudre, de manière à ce qu'il s'abîme entièrement dans la mer ou que de simples débris surnagent. » Cette définition a paru trop absolue à la doctrine et à la jurisprudence.

On reconnaît, en général, qu'il suffit pour que le naufrage existe que le navire flotte à l'état d'épave, sans guide, à la merci des écueils, alors même qu'il conserverait encore sa forme, ses qualités essentielles, ou qu'il serait sauvé par un fait postérieur. La question a été décidée en ce sens, en 1837, dans l'affaire du navire *Sans pareil*, en conformité d'une consultation rendue par MM. de Saget et Ravez ; et en 1856, à propos du navire *Le Charles Adolphe*. (Mém. 1837, 1, 60 ; 56, 1, 276.)

272. Les auteurs distinguent encore le naufrage à la côte et le naufrage en pleine mer ; l'un et l'autre sont bien à la

Digitized by Google

charge des assureurs, mais le naufrage en pleine mer donne lieu à la présomption légale de l'article 375 du c. de com. modifié par l'article 8 de la police française ainsi conçu :

« Le délaissement pour défaut de nouvelles peut être fait : après 6 mois pour tous voyages de cabotage; après 8 mois pour tous voyages de long cours en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance; après 12 mois pour tous voyages au-delà des dits caps, — les délais doivent se compter au lieu de destination du dernier voyage entrepris et de la date des dernières nouvelles connues. Ils se réduisent de 1/4 pour les vapeurs. — L'assuré est tenu de justifier de la non arrivée et de la date du départ. »

273. Le code hollandais a adopté la même présomption fondée sur l'absence de nouvelles ; mais il limite ces délais à 6 mois pour les côtes d'Europe ; à un an pour les voyages aux Indes occidentales ; à 18 mois pour les voyages dans l'Océan Pacifique et aux mers de la Chine.

274. En Angleterre et aux Etats-Unis, la législation n'a pas admis de terme fixe, passé lequel le navire sera présumé perdu, mais les polices et les auteurs admettent la même règle en principe, sauf la question de temps et de durée qui est abandonnée à la libre appréciation du jury. Benecke et Arnould, T. II, p. 794, citent quelques décisions de la jurisprudence fort intéressantes à consulter.

275. Le code allemand est encore plus explicite que notre loi. L'art. 120 du règlement de la ville de Hambourg de 1847 porte : « Lorsque, à partir du jour où il a pris la mer, un navire est resté un certain temps sans donner des nouvelles de sa navigation, et cela au-delà du terme ordinaire de son voyage, il peut être considéré comme perdu; et l'assuré est autorisé à faire abandon à charge par lui de faire la preuve qu'aux différents points de sa destination, on n'a pas

Digitized by Google

entendu parler du navire. Deux mois après cette production, l'assuré a droit de réclamer le montant de l'assurance. En cas de réapparition du navire, l'assuré est tenu d'en faire la réclamation pour le compte de l'assureur. »

276. Les articles du règlement de Brême et ceux du code prussien (art. 2311 et 2312) ont adopté les conditions de Hambourg. Les délais sont fixés de la manière suivante : « 4 mois pour les voyages dans les mers d'Europe, de Bergen à Gibraltar ; 6 mois d'Europe dans l'Amérique du Nord et aux Indes occidentales ; 8 mois pour le Mexique, le Brésil et retour ; 9 mois pour la Plata, le cap de Bonne-Espérance, et retour ; 14 mois pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance. »

277. *Échouement.* — Il y a échouement lorsque le navire, poussé par la tempête, ou mal gouverné par son pilote, se fixe sur un écueil, un banc de sable, ou se jette à la côte en ouvrant la terre de trop près. Cette fortune de mer ou cette baraterie peut briser le navire, le disloquer ou lui occasionner simplement des avaries. Dans les deux cas, la responsabilité des assureurs est engagée. Ces événements peuvent constituer un sinistre majeur et amener le délaissement. Nous étudierons les dispositions de l'art. 369 du code de commerce et les restrictions de notre police.

Disons toutefois, que *toucher et passer n'est pas échouer*, suivant l'adage anglais, et que l'échouement avec bris peut seul provoquer l'action en délaissement. Cette hypothèse ne doit pas être prise à la lettre.

278. A notre avis, il est nécessaire d'examiner les espèces qui se présentent, parce que la jurisprudence nous offre des décisions vraiment singulières. Ainsi, en 1859 un navire poussé par les vents, à l'époque des plus hautes marées, resta échoué sur le rivage, sans avaries appréciables. Le tribunal et la cour de Bordeaux, considérant que la priva-

Digitized by Google

tion du navire était pour l'armateur l'équivalent d'un naufrage, décidèrent que l'action en délaissement serait fondée, si les assureurs n'avaient pas remis à flot le navire dans un délai de deux mois. (Mém. 1859-1-188.)

279. Nous reviendrons sur ces matières en examinant les questions relatives au délaissement. Bornons-nous, pour le moment, à constater que toutes les législations maritimes considèrent l'échouement fortuit ou volontaire, avec ou sans bris, comme une fortune de mer, à la charge des assureurs, et que l'article 19 § 2 de la police française s'exprime dans les termes suivants :

« En cas d'échouement suivi de remise à flot, tous les frais à la charge du navire sont remboursés sans retenues au prorata des sommes assurées, même dans les risques souscrits. *Francs d'avaries.* Il est entendu que lorsque des objets du navire ont été sacrifiés leur remplacement subit les réductions prévues par l'art. 20. »

280. *Abordage.* On appelle abordage le choc d'un navire contre un autre navire. Cette collision peut provenir de l'état de la mer, du fait de l'homme, ou d'une cause inconnue. De là 4 espèces d'abordage : abordage fortuit, abordage par la faute d'un capitaine, abordage par suite d'une faute commune et abordage douteux. Les articles 350 et 407 C. com. ont déterminé les règles à suivre ou les déchéances à éviter. Ces questions difficiles ont donné lieu à d'innombrables décisions sans fixer les principes d'une manière absolue. Il n'y a là rien qui puisse nous surprendre, ce sont des questions de fait, laissées et soumises à l'interprétation des tribunaux.

281. Les règles à observer pour éviter les abordages ont été recueillies par divers auteurs depuis Valin et Emérigon; quelques-unes remontent à la plus haute antiquité. L'ordonnance royale du 23 mai 1843, art. 58 et 60, avait

Digitized by Google

formulé certaines règles applicables aux bâteaux à vapeur qui naviguent sur les rivières.

282. Parmi les précautions destinées à éviter les abordages, on place avec raison l'obligation d'éclairer les navires pendant la nuit. Cette question des feux, réglementée d'abord en Angleterre, le fut ensuite en France par un décret du 28 mai 1858. Enfin, à la suite du traité entre la France et l'Angleterre du 29 juillet 1862, le code des signaux a été généralisé, et toutes les puissances maritimes ont adhéré aux règles internationales qui y sont formulées.

283. Ce code prescrit la couleur des feux pendant la nuit, et la route à suivre suivant les positions respectives; les signaux à faire en temps de brume, et une infinité de questions qui ne peuvent être analysées ; on les trouve dans l'excellent ouvrage de notre généreux et savant ami M. A. Caumont, du barreau du Hâvre.

284. Il y a quelques années, M. Thomas Gray, secrétaire du Bord of trade, publia une affiche intitulée Rule of Road for Steam Ship, qui constitue un aide-mémoire contenant le résumé des manœuvres à faire, sous la forme de 4 sentences rimées; ces sentences étaient traduites en plusieurs langues par l'auteur. Nous lui empruntons la traduction française :

Règles pour éviter les abordages entre bâtiments.

1° Deux bâtiments à vapeur courant l'un sur l'autre :

« Si tu vois devant toi les deux feux vert et rouge
« Mets ta barre à babord et montre ton feu rouge.

2° Deux vapeurs passant à contre bord :

« Quand vert répond à vert ou bien le rouge au rouge
« Tout va bien pourvu que de ton cap tu ne bouges.

Digitized by Google

3° Deux vapeurs se croisant (cas le plus dangereux).

« Si tu ne vois un feu rouge paraître par tribord
« Manœuvre sans retard pour t'en tenir au large.
« Stoppe ou marche à culer; viens d'un ou d'autre bord,
« Tu feras toujours bien si tu prends de la marge;
« Par babord si tu vois d'un vapeur le feu vert
« Continue, c'est à lui d'avoir l'œil bien ouvert.

4° Tous les bâtiments doivent bien veiller devant, et les steamers doivent stopper et marcher en arrière si cela est nécessaire.

« Du parage où tu cours, que tu sois bien sûr ou non
« Ouvre l'œil au besoin, aie pour règle suprême
« D'éviter l'adordage et sache avec raison
« Ralentir ou stopper, marcher à culer même.

Nous n'avons pas la pensée d'éviter tous les abordages au moyen de ces rimes plus ou moins riches, mais les marins pourront y puiser une bonne pensée, et cela suffit souvent pour éviter des désastres.

285. Le code des signaux est aujourd'hui général; il a été un peu modifié en France par un décret du 26 mai 1869 en ce qui concerne l'article 10. Ce code est évidemment insuffisant; l'horrible catastrophe de la Ville du Hâvre le prouve jusqu'à l'évidence. Ce sinistre a ému l'opinion publique, et l'Assemblée nationale s'était empressée de nommer une commission chargée de rechercher les moyens de prévenir les collisions en mer. Le rapport de M. Eugène Farcy a été inséré au Journal officiel du 6 juillet 1874, mais l'assemblée s'est séparée sans discuter le projet de loi qui l'accompagne. La catastrophe récente de La Louisiane, coulée en Gironde par le steamer de ce nom, nous fait désirer encore plus vivement que la Chambre des députés mette la question à son plus prochain ordre du jour.

286. *Changement forcé de route ou de voyage.* En examinant l'article 332, nous avons constaté que la détermi-

Digitized by Google

nation précise du temps et du lieu du risque formait l'un des éléments essentiels du contrat. Ni la route, ni le voyage, ne peuvent dès lors être volontairement modifiés; mais si le changement provient de la fortune de mer, il est clair que les assureurs doivent répondre de toutes ses conséquences. Le déroutement volontaire devrait être mis au compte des assureurs, si le navire s'était détourné de sa route dans un but d'humanité pour sauver un navire en détresse, des naufragés, et même s'il s'agissait de quelque nécessité impérieuse du navire. Pas un tribunal en France n'hésiterait dans ce cas à adopter l'affirmative.

287. Nous nous souvenons de l'indignation que nous avons éprouvée naguère en lisant le rapport du navire espagnol *Gertrudis*. Le capitaine Camâano coulait bas d'eau avec 60 passagers et 18 hommes d'équipage. Il héla un vapeur et demanda à être remorqué en Gironde. Le capitaine exigea 40,000 francs, et sur le refus du capitaine espagnol, fondé sur l'impossibilité absolue de satisfaire à de semblables exigences, le steamer continua sa route. Nous avons toujours regretté que la conduite de ce capitaine sans cœur, n'ait pas été signalée à l'indignation publique, et une action aussi déshonorante dénoncée au ministre de la marine. L'arrêt que la cour de Bordeaux vient de prononcer dans l'affaire du Bernardin de St-Pierre, ne paraîtra sévère qu'aux personnes qui n'ont pas eu une connaissance suffisante des faits de la cause.

288. *Jet*. Le jet est le sacrifice volontaire de tout ou partie de la cargaison. Il est la source la plus ordinaire des avaries communes, et peut résulter d'une fortune de mer ou d'un risque de guerre. Les conditions légales du jet sont les mêmes dans tous les pays et l'ont été dans tous les temps. Il doit être volontaire; le péril doit être imminent, et il doit sauver le navire; ces conditions absolues ne

Digitized by Google

sont pas du ressort de nos études actuelles. Bornons-nous à affirmer avec Benecke et L. Baïly, que c'est à bon droit que le jet constitue un risque maritime dont les assureurs doivent répondre.

289. *Feu; incendie.* — Les anciens auteurs examinaient, avec force détails, la question de savoir si le feu était un accident présumé fatal, et s'il constituait une exception au principe général, qui répute fortune de mer, tout accident survenu sur la mer. La question était controversée, et le plus grand nombre des auteurs pensait que le feu ne pouvait être présumé fatal, et que dans le doute il fallait présumer la faute. On trouve dans M. Lemonnier une longue et savante dissertation sur ce point.

290. Le feu, dit-on, peut provenir de cinq causes : feu du ciel ; feu de l'ennemi ; imprudence du capitaine ou de l'équipage ; imprudence des passagers ; vice propre du navire ou de la cargaison. On oublie, à notre avis, une autre hypothèse, c'est la cause inconnue.

291. Nous ne croyons pas utile de nous livrer à l'examen de ces divers cas. Si les assureurs sont à la baraterie, et si la police classe le feu parmi les risques maritimes, il nous semble que tout incendie doit être présumé provenir d'une fortune de mer, alors même que la cause serait inconnue. L'assureur devra démontrer le dol ou la fraude du capitaine ou de l'équipage. La jurisprudence paraît fixée en ce sens dans notre pays.

292. Les mêmes idées ont prévalu aux États-Unis et en Angleterre. On les trouve dans les codes hollandais et allemand. Elles sont la conséquence directe et immédiate du classement du feu, parmi les fortunes de mer, et de la baraterie du patron que toutes les polices du monde mettent à la charge des assureurs.

293. *Baraterie.* On désigne, sous le nom de Baraterie,

Digitized by Google

toutes les erreurs, fautes, imprudences, négligences, commises par le capitaine, soit à bord pendant la traversée, soit à terre, pourvu qu'il s'agisse d'actes concernant le navire dont il est chargé. Il n'en serait pas ainsi si le capitaine avait agi en sa qualité de mandataire des propriétaires. (Mém. 1858, 1, 225; 1876, 1, 000.)

L'article 350 du code de com. ne classe pas la baraterie parmi les fortunes de mer, et l'article 353 décide que l'assureur n'est pas responsable des fautes et prévarications du capitaine, dans l'exercice de ses fonctions, à moins d'une convention expresse. Or, cette stipulation se rencontre dans toutes les polices du monde.

294. L'article 1er de la police française a soin de classer la baraterie parmi les fortunes de mer, et dès lors, et en principe, les assureurs devraient répondre de toutes les fautes de négligence ou d'impéritie, ou même de tous les faits frauduleux commis par le capitaine, dans l'exercice de ses fonctions.

295. Une responsabilité aussi étendue présentait de graves dangers, à cause d'une connivence possible avec l'armateur; aussi l'article 3 de la même police a-t-il fixé les limites d'une telle responsabilité.

« Les assureurs sont exempts par exception et dérogation à l'article 1er : des faits de dol et de fraude du capitaine; de tous événements quelconques résultant de violation de blocus, de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin. Le tout, à moins que le capitaine n'ait été changé sans l'agrément de l'armateur ou de son représentant, et remplacé par un autre que par le second. »

296. Cette dérogation laisse subsister une présomption de connivence, dans le cas où le changement a été opéré avec l'agrément du consignataire, ou si le second a remplacé le capitaine. Il était difficile d'apporter des restrictions

Digitized by Google

plus rigoureuses. On s'explique que l'armateur réponde du mandataire qu'il a choisi, mais étendre cette responsabilité à un second qu'il ne connaît pas le plus souvent, et à un consignataire qu'il connaît moins encore ; c'est franchir les limites les plus extrêmes de la suspicion.

297. Les fautes de l'équipage et des passagers sont comprises sous le nom de baraterie. On a même jugé que la révolte d'un équipage constituait une fortune de mer à la charge des assureurs. La jurisprudence assimile le matelot à un serviteur, et déclare l'armateur civilement responsable des délits commis dans l'exercice de ses fonctions suivant les prescriptions de l'article 1384 du code civil. (Mém. 1867, 1, 97 ; 1864, 11, 70 ; 1865, 11, 60).

298. Les polices hollandaises assurent la baraterie, sans adopter les distinctions admises en France ; tandis que les lois allemandes, articles 2216, 2217, tout en étendant la baraterie aux faits frauduleux ou dolosifs, ajoutent : Si cependant le choix du capitaine constituait de la part de l'armateur une faute ou une imprudence grossière, l'assureur ne serait pas responsable. Il y a là une nuance et une distinction qui nous paraissent fondées et qui sont de nature à tempérer les rigueurs de notre police.

299. Le règlement de Hambourg applique la baraterie à tous les cas de dol et de fraude sans restriction, tandis que les polices de Brême ne renferment aucune clause relative à la baraterie ; et dès lors les assureurs se trouvent placés dans le cas de notre article 353, C. com.

300. En Angleterre et aux États-Unis, on admet les clauses restrictives de notre police, puisqu'on excepte de la baraterie les faits résultant de l'ignorance ou de l'imprudence du capitaine, parce que ces dommages sont considérés comme la conséquence du mauvais choix de l'armateur, et de la trop grande confiance que le chargeur a eue en lui.

Digitized by Google

Les jurisconsultes anglais définissent la baraterie : « Toute « faute, tout dommage occasionné par le patron au navire « ou à la cargaison. Elle comprend toute sorte de fraude, de « crime ou de délit commis contre le propriétaire, affré- « teur ou chargeur et même toute négligence, quelque lé- « gère qu'elle soit, qui a eu pour résultat, d'endommager « le navire ou la cargaison. » Cette appréciation étendue et un peu trop large, a été empruntée à lord Ellenborough, l'un des plus grands jurisconsultes de l'Angleterre ; mais les cours anglaises et les auteurs ne l'admettent pas sans réserves. (Nolte, II, 333 ; Park, T. I, 111).

§ 2. — Risques de guerre.

301. L'article 350 du code de com. classe les risques de guerre parmi les fortunes de mer, tandis que l'article 2 de la police exige une convention expresse :

« Les risques de guerre ne sont à la charge des assureurs, qu'autant qu'il y a convention expresse. Dans ce cas, les assureurs répondent des dommages et pertes provenant de guerre, hostilités, représailles ; arrêts, captures et molestations de gouvernement quelconque, amis ou ennemis, reconnus ou non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre. » Dès que la convention existe, les assureurs répondent de tous les faits de guerre généralement quelconques ; l'énumération élastique de la police indique la volonté de comprendre, dans les fortunes de mer, tous les cas qui proviennent de cette cause.

302. L'article 3 § 1er renferme une exception : Les as- « sureurs sont exempts : De tous événements quelcon- « ques résultant de la violation de blocus, de contre- « bande ou de commerce prohibé et clandestin. » Il est certain que ces faits doivent être considérés, non comme des

Digitized by Google

faits de guerre, mais bien comme une violation des lois de la guerre.

303. La guerre détruit tous les traités, suspend les relations commerciales entre les deux peuples belligérants et provoque la capture des navires. Jusqu'à la guerre néfaste de 1870, les progrès de la civilisation avaient autorisé le respect de la propriété privée sur terre, et permis de réduire la guerre à une lutte entre les deux armées ennemies. On repoussait l'adage barbare : que la guerre doit nourrir la guerre, et si les invasions étaient une charge toujours cruelle, elles n'étaient point la ruine du peuple vaincu.

304. Le congrès de Paris, en 1856, avait adopté des règles qui paraissaient de nature à amener, dans un avenir prochain, le respect de la propriété sur mer. Le gouvernement des États-Unis n'avait voulu adhérer aux principes du Congrès qu'à la condition que l'on consacrerait la liberté des mers et l'inviolabilité de la propriété ennemie, à l'exception de la contrebande de guerre.

305. Les gouvernements paraissaient entrer dans cette voie ; l'Autriche en 1866, et la France en 1859, au lieu de mettre l'embargo sur les navires ennemis, leur avaient accordé les délais nécessaires pour quitter le territoire. En 1870, la Prusse aurait bien admis ces principes, parce que son infériorité sur mer lui commandait cette conduite ; mais la France ne crut pas pouvoir adhérer à une proposition aussi défavorable. Les chambres de commerce protestèrent, mais en vain. Il est triste d'avoir à constater que si dans la pratique, notre flotte fit peu de prises, et si aucune lettre de marque ne fut délivrée, la crainte des croiseurs et l'impossibilité de faire assurer les risques de guerre, suspendirent le commerce de la France !

306. Le commerce de notre ville, fortifié par l'adhésion de la chambre de commerce, dénonça cette triste situation

Digitized by Google

au gouvernement de la défense nationale. Il proposa au gouvernement d'assurer les navires moyennant une prime unique. La chambre, de son côté, exposa les raisons supérieures qui militaient en faveur d'une telle mesure ; elle signalait l'impossibilité de contracter aucune assurance à Paris bloqué ; l'exemple du gouvernement de 1823, qui avait indemnisé les propriétaires des navires pris par les Espagnols, et celui de la Prusse qui indemnisait les Allemands des prises que l'ennemi faisait subir au commerce de l'Allemagne ; elle ajoutait que les primes suffiraient et au-delà à couvrir les indemnités.... La proposition n'eut pas de suite.

307. A l'heure actuelle, si tout n'est pas rompu, tout est remis en question. Les droits des neutres ne sont plus protégés, et la course abolie en droit, peut, à la première occasion, reparaître, désoler les mers et arrêter les relations internationales si rapides, si fréquentes et si consolantes ! La guerre demeure le plus dur des fléaux, et la civilisation, le progrès sont à la merci d'un conquérant plus ou moins barbare.

308. Tout espoir est-il perdu ? Assurément non ; le congrès de Genève a fait un pas immense, et l'Angleterre a donné le plus grand exemple de modération qu'on pût attendre de sa juste fierté. Elle a loyalement reconnu que si, à l'exemple de la France, elle avait eu le droit d'accorder le titre de belligérants aux habitants de l'Amérique du Sud, sa neutralité n'avait pas été assez attentive et elle a effacé le prix de sa responsabilité !

L'article 6 du traité de Genève trace les règles qu'un gouvernement neutre est tenu d'observer.

1° User de toute vigilance pour prévenir la construction, l'armement ou l'équipement, dans les limites où s'exerce sa juridiction, de tout vaisseau qu'on peut raisonnablement

Digitized by Google

soupçonner être destiné à une croisière, ou à un acte d'hostilité contre une puissance avec laquelle le gouvernement n'est point en guerre.

User de toute diligence pour empêcher le départ, dans les limites de sa juridiction, de tout navire soupçonné devoir croiser ou faire la guerre, quand le navire aura été affecté, en tout ou en partie, dans les limites de la juridiction à des usages belligérants ;

2° De ne permettre ni souffrir, qu'aucun belligérant fasse usage de ses ports ni de ses eaux, comme d'une base d'opérations navales contre un autre belligérant, ni pour renouveler ou augmenter ses munitions militaires et son armement, ou s'y procurer des recrues.

3° D'exercer toute diligence dans ses ports et ses eaux, pour empêcher qu'aucune personne soumise à sa juridiction ne viole les précédentes obligations.

309. Ces règles déterminent les droits et les devoirs des gouvernements neutres. Ils doivent conserver une neutralité absolue, et faire tous leurs efforts pour que les regnicoles ne favorisent aucun des belligérants. Les pouvoirs publics ont seuls le droit d'accorder la qualité de belligérants ; mais au point de vue qui nous occupe, la question reste sans intérêt, tant que la police n'aura pas admis les risques de guerre sans convention expresse. C'est donc avec raison que le tribunal de commerce de Bordeaux a pu décider, le 6 août 1863, que les assureurs n'étaient pas responsables de l'incendie en mer des marchandises par le corsaire *Alabama*, parce que les États-Unis n'ayant pas adhéré à la déclaration du congrès de Paris abolissant la course, cet incendie constituait un risque de guerre dont les assureurs ne pouvaient être tenus sans une convention expresse.

310. Le commerce qui vit de paix et de liberté avait adhéré, avec enthousiasme, à l'abolition de la course. Elle

Digitized by Google

était restée dans nos mœurs comme le dernier vestige des guerres privées du moyen-âge : elle blessait tous les principes fondamentaux du droit de la guerre, et n'était plus, au sein de la civilisation moderne, qu'un brigandage légalisé. Admise par l'usage, elle était contraire au droit naturel; repoussée par la raison et l'intérêt, bien entendu, des États, aussi bien que par les réclamations supérieures et incessantes de la philosophie et de la religion.

Il serait curieux d'examiner, l'histoire à la main, la lutte incessante du commerce contre la guerre; on trouverait sans doute de sanglantes représailles, et l'histoire des corsaires bordelais fournirait des épisodes brillants, pour la fierté girondine; mais on verrait que les mœurs et l'opinion publique ont sans cesse réclamé l'inviolabilité de la propriété sur mer. On serait heureux de constater l'exemple de Louis XIV accordant à ses ennemis la liberté de la navigation marchande; et du concile de Latran exhortant les princes chrétiens à respecter, dans leurs guerres, le *laboureur* et le négociant (Em. 1-129). Au XIXe siècle, ce progrès n'est pas encore réalisé, et il sera encore bien éloigné tant que les nouveaux barbares proclameront que « la force prime le droit. »

311. Les arrêts de prince, l'angarie, l'embargo, les prises et tous les faits qui résultent de la guerre ont reçu dans le monde de nombreuses applications. Partout les principes sont les mêmes, et les auteurs donnent le même caractère aux faits qui constituent l'angarie, l'embargo, etc...

Il appartenait néanmoins au gouvernement des États-Unis d'atteindre les limites les plus extrêmes, en décidant que les personnes elles-mêmes pouvaient être assimilées à la contrebande de guerre, et être capturées à bord d'un navire neutre. L'arrestation en mer de MM. Mason et Slidel souleva la conscience universelle. Le gouvernement fran-

Digitized by Google

çais protesta contre une interprétation aussi abusive du droit de la guerre, et la dépêche de M. Thouvenel restera comme un monument de précision et de clarté!

312. Nous formons les vœux les plus sincères pour l'observation à venir, et la durée des principes admis par le congrès de 1856, en attendant la reconnaissance de l'inviolabilité de la propriété maritime. Ces principes sont de nature à mettre un terme aux contestations engendrées par les faits de guerre, sous quelque dénomination qu'ils se produisent.

La déclaration du congrès est ainsi conçue :

Art. 1er. La course est et demeure abolie;

Art. 2. Le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie à l'exception de la contrebande de guerre.

Art. 3. La marchandise neutre, à l'exception de la contrebande de guerre, n'est pas saisissable sous pavillon ennemi;

Art. 4. Les blocus, pour être obligatoires, doivent être effectifs, c'est-à-dire maintenus par une force suffisante pour interdire réellement l'accès du littoral de l'ennemi, etc...

313. Il reste à déterminer les objets qui constituent la contrebande de guerre. Ces principes sont difficiles à fixer à cause des progrès et des découvertes sans cesse renouvelés des moyens de destruction; mais déjà la science se recueille et les auteurs français ou étrangers étudient la question. MM. Cauchy et Delaville en France et M. X. en Russie ont posé les bases; c'est aux législateurs à les consacrer.

SECTION III

DE LA PRIME.

314. La prime est le dernier élément essentiel du contrat. Elle n'est acquise qu'autant que l'objet assuré a été

Digitized by Google

mis en risques. Elle est réglée par des tarifs qui sont uniformes en France depuis le tarif adopté par le congrès du 15 juin 1875.

La prime peut faire l'objet d'une police par l'assurance de la prime des primes. Ces principes ont été acceptés par toutes les nations maritimes; nous les avons examinés sous le n° 181. On peut également consulter les articles 23 et 26 de la police française.

Digitized by Google

CHAPITRE IV

BUT ET PREUVE DE L'ASSURANCE.

315. Par le contrat d'assurance, l'assureur promet de se mettre au lieu et place de l'assuré, et d'effacer les ravages occasionnés par la fortune de mer, en remboursant en totalité la perte si elle est totale, ou en partie si elle n'est que partielle. On suppose que l'assuré a démontré l'existence du contrat; son intérêt assurable sur le navire ou les facultés; et qu'enfin il a administré la preuve de sinistre.

316. Cela ne suffit pas encore; il faut que l'assuré démontre que la perte est survenue pendant le temps et la durée des risques. La police, en France, détermine le commencement et la fin des risques; et, à défaut de convention, les articles 328 et 341 suppléent au silence des parties. Pour le navire, les risques commencent du moment où il a commencé à embarquer des marchandises, ou à défaut, de celui où il a démarré ou levé l'ancre, et cessent 15 jours après qu'il a été ancré ou amarré au lieu de sa destination, à moins qu'il n'ait reçu à bord des marchandises pour un autre voyage, auquel cas les risques cessent aussitôt. » Tel est le texte de l'article 6 de la police française

Digitized by Google

sur corps; cette dernière innovation répond à la difficulté soulevée par l'incendie du navire *Mary* en rade de Bordeaux dans la nuit du 28 septembre 1869, de triste mémoire!

317. Quant aux marchandises, la police française sur facultés règle le commencement et la fin des risques de la manière suivante : « Les risques courent du moment où la marchandise a quitté la terre pour être embarquée, et finissent au moment de sa mise à terre au port de destination; tous risques d'allége de terre à bord, et de bord à terre étant à la charge des assureurs; les risques de drômes ne sont pas à la charge des assureurs sauf convention contraire. » Cette dernière condition relative aux drômes ou rechanges nous paraît être une innovation dangereuse parce qu'elle peut modérer le zèle des capitaines et les exposer à laisser périr le navire, faute d'avoir à la mer un mât de fortune ou quelques mètres de vaigrage, etc. Les drômes se placent sur le pont; elles sont exposées aux coups de mer et peuvent servir de prétexte à quelque fraude de peu de conséquence, tandis que leur absence peut être préjudiciable aux intérêts des assureurs!

318. Les polices étrangères règlent de la même manière la durée des risques, et, à défaut de conventions, les lois y pourvoient. En Allemagne, les risques sur corps commencent « du moment où le navire est entré en charge ou a reçu son lest. » Le code hollandais fixe les mêmes délais; et l'article 624 ajoute : « Le risque prend fin 21 jours après l'arrivée à destination ou plus tôt si les marchandises ont été déchargées dans un délai plus court. » Dans une assurance sur aller et retour, les 21 jours se comptent à partir du jour de son arrivée au port de destination (art. 625). Ces dispositions élargissent beaucoup le cercle des responsabilités de l'assureur. En Angleterre et aux États-Unis, la volonté des parties détermine les deux termes du risque.

Digitized by Google

En général, on accueille d'une manière favorable les délais fixés par les polices de France.

319. Quant aux facultés, les codes de Hambourg, de Prusse et de Hollande sont conformes au nôtre. Aux États-Unis et en Angleterre, tout est laissé à la libre convention des parties. (Philips, 1-347.) En règle générale, l'assureur anglais ne répond pas du transport de quai à bord; il ne répond que du transport de bord à quai pour le débarquement. (Colf. 403.)

320. Quels sont les modes de preuve que l'assuré peut invoquer?

Toutes les législations classent les assurances maritimes parmi les actes de commerce; l'article 633 s'exprime en termes non équivoques. « Toutes assurances et autres contrats concernant le commerce de la mer, » et l'article 109 du Code de commerce énumère les modes de preuve admis en matière commerciale. L'assuré peut, à son gré, invoquer tous les modes que cet article met à sa disposition; et ceux que l'article 339 autorise dans les assurances sur facultés.

SECTION Ire

PREUVES DU CONTRAT.

321. Indépendamment des moyens généraux que la loi autorise dans les contrats, la production de la police est la meilleure des preuves, puisque l'art. 25 dispose : que l'assurance est payable au porteur sans qu'il soit besoin de procuration. En cas de perte, l'assuré pourrait invoquer les registres ou carnets des courtiers. Il serait même admis à employer les modes de preuve autorisés par la loi, en cas de perte d'un titre au porteur.

322. Les autres législations admettent des modes de preuves identiques, à l'exception de l'Angleterre, où les

Digitized by Google

principes généraux de la procédure imposent des règles différentes. Dans ce pays les actes authentiques et les polices signées par certaines Cies d'assurances et revêtues de leurs sceaux, donnent lieu à l'action *of debet* et à l'action *of convenant*, tandis que les polices signées par d'autres Cies ou des assureurs particuliers ne donnent lieu qu'à l'action *of assumpsit*. Or l'action of assumpsit se porte devant les cours de droit commun, et dès lors l'acte simplement revêtu de la signature de l'assureur ne saurait faire foi par lui-même; il doit être prouvé par l'un des moyens autorisés par la loi et notamment par la preuve testimoniale. Ce dernier mode est le mode par excellence en Angleterre, il assortit presque toujours tous les autres.

Le courtier, the Broker, est le premier témoin presque nécessaire; c'est à lui que les parties s'adressent pour démontrer l'existence ou les conditions du contrat. Quoique mandataire de l'assuré, cet agent peut être entendu en qualité de témoin. Il en serait de même du capitaine s'il avait directement connu l'existence de l'assurance.

La nouvelle organisation judiciaire en Angleterre a bien pu modifier les questions de compétence, mais n'a rien innové quant au mode de preuve. Les nouvelles cours admettraient également comme preuve les usages et les documents écrits, s'ils sont établis suivant les principes légaux. La loi du 13 juin 1866, qui a donné force de loi à certains usages admis en France, pourrait également être invoquée avec succès devant nos tribunaux et nos cours d'appel.

323. L'acte de nationalité d'un navire, qui reçoit le nom d'acte de francisation, lui donne la qualité de navire français et lui confère le droit de porter le pavillon tricolore. Toute modification et tout changement dans la propriété du navire doivent être transcrits sur le registre matricule, con-

Digitized by Google

servé en douane; et une mention de cette modification être inscrite au dos de l'acte de francisation; cet acte doit, aux termes de l'article 226, faire partie des papiers de bord et suivre le navire partout. La production de cet acte de francisation serait admise comme preuve de l'intérêt sur le navire, à l'égard des créanciers et même des assureurs.

324. L'article 309 du code hollandais exige que la propriété des navires, et toute cession totale ou partielle, ne puissent avoir lieu qu'en vertu d'un *acte écrit et transcrit* sur un registre public à ce destiné. Les autres législations exigent également un acte écrit et sa transcription sur un registre public.

325. Pour être propriétaire d'un navire anglais, trois conditions substantielles sont indispensables : 1° Etre sujet anglais, 2° le navire doit être enregistré au board of trade, 3° le navire doit être jaugé suivant la méthode anglaise. L'enregistrement du navire équivaut à notre acte de francisation; et toute modification ou cession de propriété doit être mentionnée sur le certificat d'enregistrement. Dès lors, en Angleterre, le certificat et l'acte de cession serviraient à prouver l'intérêt sur le navire.

326. La jurisprudence des cours américaines se montre moins rigoureuse en ce qui concerne l'enregistrement, puisqu'elle autorise la preuve de la propriété en dehors de la production du certificat d'enregistrement et même de l'acte de vente; nous devons pourtant ajouter que les recueils contiennent peu d'exemples d'une tolérance aussi étendue.

327. Le connaissement est réputé la preuve du chargement; mais en l'absence de ce document, la cour de cassation décide que cette preuve peut résulter de tous les moyens de justification admis en matière commerciale. Les articles 281 à 285 du code de commerce règlent les formes,

Digitized by Google

le nombre et la valeur légale du connaissement entre l'assureur et l'assuré; la loi du 30 avril 1872 a réglé le nombre des originaux, et la forme du timbre et de l'enregistrement dans un intérêt fiscal. Nous devons remarquer en passant, que cette multiplicité d'exemplaires ne répond plus aux besoins du commerce, et qu'une réforme sur ce point paraît désirable et être réclamée par le commerce.

328. Le connaissement peut être à ordre ou au porteur, et dans ce cas, il représente la même valeur que les titres cessibles par la tradition. Le porteur est présumé propriétaire des navires et le capitaine ne peut refuser de lui en opérer la délivrance, alors même que l'endossement serait en blanc; telle est du moins notre opinion. (Mém. 1868, 1,97.)

329. A défaut de connaissement, la preuve peut avoir lieu par la correspondance, les factures et même la preuve testimoniale, conformément d'ailleurs aux articles 109 et 339 du code de commerce.

330. Lorsque le connaissement se trouve d'accord avec la police, les autres nations maritimes acceptent sa production comme preuve de la propriété. Les codes allemand et hollandais sont formels.

Le connaissement qui est la véritable lettre de change de la mer, produit partout les mêmes effets, et sert partout à démontrer la consistance du chargement, et la propriété des marchandises. Les mêmes conséquences sont attribuées au connaissement, même en Angleterre, où il donne au porteur les mêmes droits qu'en France. (Colfavru, p. 337,348).

331. Il n'est pas douteux, dit Emérigon, que l'assuré ne doive faire la preuve du sinistre qu'il allègue ; quelles doivent être la forme et la nature de cette preuve ?

Le contrat d'assurance ouvre à l'assuré deux actions : l'action d'avaries, si la perte est partielle, et l'action en

Digitized by Google

délaissement, si la perte est totale. Par exception, on admet en matière maritime, qu'une perte partielle ouvre à l'assuré le droit de considérer sa chose, comme si elle était perdue en totalité; et l'autorise à en faire le délaissement à son assureur, et à réclamer le montant intégral de la somme assurée.

332. Il y a mieux, la jurisprudence donne à l'assuré la faculté d'opter pour l'une ou l'autre action, et même d'abandonner l'une pour reprendre l'autre. S. 1857,1,64; 73,1,67; mais la police française impose dans ce cas à l'assuré l'obligation suivante, formulée dans l'article 14 :

« Si dans un cas, donnant lieu au délaissement, l'assuré opte pour l'action d'avaries, ou l'exerce après que la première est prescrite, l'indemnité due par les assureurs est limitée au maximum à 75 0/0 de la somme assurée. »

333. Nous aurons à examiner plus loin les conditions et les effets divers de ces deux actions; constatons, quant à présent, que les modes de preuve sont identiques dans les deux cas.

L'assuré est tenu de prouver que l'avarie ou la perte est intervenue, dans le temps et pendant la route indiquée par la police; il faut, en outre, qu'il démontre que l'événement qui a détruit ou avarié sa propriété provient d'un risque de mer à la charge de l'assureur; ces deux circonstances doivent être établies par le rapport du capitaine.

334. Les articles 224 à 227, 242 à 247, 410 à 412 du code de commerce règlent les formalités et les conditions du rapport que la loi impose aux capitaines dans un intérêt à la fois public et privé. La jurisprudence décide que les prescriptions de ces articles ne sont pas requises à peine de nullité; que le rapport de mer peut être complété par des rapports supplémentaires, ou par des déclarations orales du capitaine à l'audience. (Mém. 1867,1,225).

Digitized by Google

335. Ces dispositions sont aussi anciennes que la navigation; on les trouve à la fois dans les premiers documents sur le droit maritime et dans les ordonnances postérieures. Aussi les rapports de mer sont-ils rédigés de la même manière chez tous les peuples navigateurs.

336. En France, les rapports de mer sont vérifiés et affirmés devant le président du tribunal de commerce, ou du juge qui le remplace, par le capitaine et l'équipage. Il en est de même en Hollande; en Allemagne, devant le secrétaire de l'amirauté, etc...

337. La législation anglaise reconnaît les mêmes principes; mais le rapport de mer n'a pas la même importance dans ce pays que dans les autres. Il est considéré simplement comme un résumé des événements accomplis pendant la navigation; il peut bien faire foi contre le capitaine, mais il ne saurait être invoqué en sa faveur tant qu'il n'a pas été affirmé sous serment par le capitaine et l'équipage dans chacun de ses principaux détails. Tels sont les modes de preuve que la loi et les usages mettent à la disposition de l'assureur, pour justifier soit la perte partielle soit la perte totale qu'il réclame.

SECTION II

DE L'ACTION D'AVARIE.

338. Si la fortune de mer a fait éprouver aux objets assurés des dommages partiels, l'assuré porteur de la police devra formuler contre l'assureur une action en avarie; action ordinaire toujours ouverte, quelle que soit la nature du sinistre. Le législateur exige des conditions de temps, des délais et des formalités sans lesquelles cette action ne serait pas recevable devant les tribunaux.

339. Il y a deux sortes d'avaries : les avaries particulières

Digitized by Google

qui sont le résultat de la fortune de mer, et les avaries communes qui sont la conséquence de la volonté du capitaine, opérant le sacrifice de la partie pour sauver le tout. L'examen des questions qui se rattachent aux avaries ne rentre pas d'une manière directe dans les conditions de ce travail; néanmoins nous y reviendrons nos 440 et suivants.

340. Dans l'un et l'autre cas l'assuré qui a laissé passer les délais des articles 435 et 436 du C. com., relatifs aux fins de non recevoir, ou l'article 433 du même code, relatifs à la prescription; ou enfin qui se trouve dans les limites de l'article 408 code commerce, ne serait ni recevable, ni fondé à réclamer une indemnité à ses assureurs.

341. L'article 408 est ainsi conçu : Une demande pour avaries n'est pas recevable si elle n'excède point 1 0/0 de la valeur cumulée du navire et des marchandises; et si l'avarie particulière n'excède pas aussi 1 0/0 de la chose endommagée.

342. L'article 19 de la police francaise ajoute : Les avaries ne sont payées par les assureurs que sous la retenue d'une franchise de :

3 0/0 de la somme assurée pour les avaries,
particulières; 1 0/0 de la dite somme pour les avaries,
communes; 1 0/0 id. pour le recours des tiers.

En cas de concours de plusieurs sortes d'avaries, la franchise retenue ne peut être supérieure au maximum de 3 0/0.

Il faut remarquer qu'il ne s'agit pas ici des diverses franchises des articles 21 et suivants, relatifs aux marchandises; il ne faut pas oublier non plus les réductions énumérées dans l'article 20 et la clause du 1/3 pour différence du neuf au vieux.

343. Quant à la fin de non recevoir de l'acticle 408, du code commerce, la jurisprudence déclare qu'elle est spéciale-

Digitized by Google

ment applicable au contrat d'assurance. La cour de cassation a cassé, le 2 mars 1871, l'arrêt de la cour de Bordeaux, qui avait reconnu cette disposition applicable dans les rapports entre le chargeur et l'armateur.

344. On donne le nom de fin de non recevoir, aux exceptions proposées par l'assureur, contre l'action d'avaries ou le délaissement. Ces moyens tendent à faire décider par les tribunaux, que l'action de l'assuré n'est pas recevable, sans que les magistrats puissent l'accueillir, alors même qu'elle leur paraîtrait fondée.

Les principales exceptions ou fins de non recevoir sont tirées : 1° De l'article 408 du c. com. ; 2° du non paiement de la prime dans les cas où elle est payable d'avance et stipulée non compensable; 3° du cas où l'assuré ou l'assureur a connu le sinistre avant la passation du contrat; 4° de la réticence; 5° de la fraude et de la baraterie, si la police ne l'admet pas au nombre des fortunes de mer; 6° de la réception de la marchandise sans protestation et des autres conditions prescrites par les articles 435 et 436 du code de commerce, 7° enfin des cas où la prescription peut être utilement invoquée.

345. Les dispositions des articles 435 et 436 sont applicables à tous les cas d'avaries, contre le capitaine, les assureurs, et même l'affréteur en travers. D'après la jurisprudence récente de la cour de cassation, ces articles seraient applicables en cas de perte totale (S. 1875, 1,97); mais c'est à tort qu'on a jugé qu'ils étaient d'ordre public. Nous pensons aussi qu'ils ne sauraient être invoqués d'une manière utile, ni par les étrangers, ni par les commissionnaires, les consignataires, ni même par le capitaine agissant en sa qualité de mandataire de l'armateur. (Mém. 1864, 1, 33.)

346. Ces articles imposent 4 conditions : 1° réception de

Digitized by Google

la marchandise; 2° protestation dans les 24 heures; 3° signification de la protestation dans les 24 heures; 4° assignation dans le mois.

347. On peut affirmer, sans exagération, qu'il n'y a pas d'articles dans le code de com. qui aient donné lieu à un plus grand nombre de contestations. Ils sont fondés sur des présomptions de fraude, et sur la célérité qui doit sans cesse exister en matière maritime. Ces exceptions sont admises dans presque toutes les législations maritimes, sauf quelques différences dans les délais. En Angleterre et aux Etats-Unis, elles n'existent point et le destinataire peut exercer l'action d'avaries, jusqu'à ce qu'il ait reçu la marchandise et réglé le fret;

348. La prescription s'applique à l'action d'avaries et à l'action en délaissement. Les délais sont fixés par les articles 431, 432 et 433 du code de com.

« Art. 431. L'action en délaissement est prescrite dans les délais exprimés par l'art. 373; »

« Art. 432. Toute action dérivant d'un contrat à la grosse, ou d'une police d'assurance, est prescrite après cinq ans à compter de la date du contrat. Mais la prescription ne peut avoir lieu s'il y a cédule, obligation, arrêté de compte ou interpellation judiciaire, art. 454. »

349. Le code hollandais fixe un délai de trois ans pour la prescription de toutes les actions d'avaries, résultant d'un contrat d'assurance. L'art. 744 s'exprime ainsi : Toutes réclamations faites pour cause d'avaries communes par les contribuables sont prescrites par deux ans;

350. La loi prussienne fixe des délais de 6 mois, un an, 2 ans, suivant les parages dans lesquels l'événement a eu lieu. (Frignet, T. 11,363.) »

351. A Hambourg, le délai est d'une année, si le sinistre a eu lieu sur les côtes d'Europe, et de deux ans dans les

Digitized by Google

autres parages ; en outre, si après le règlement fait et les pièces produites, l'assuré laisse passer 10 ans sans exiger le paiement, l'action est prescrite ;

352. En Angleterre, aucune loi n'a fixé de prescription spéciale pour l'exercice de l'action d'avaries. Il y a lieu, par conséquent, d'appliquer la loi générale qui fixe à 6 années les prescriptions ordinaires, à moins d'une reconnaissance formelle.

SECTION III

DE L'ACTION EN DÉLAISSEMENT.

353. Quoique la fortune de mer ouvre deux actions à l'assuré, on peut dire que l'action ordinaire et normale, c'est l'action d'avarie, parce que le contrat d'assurance est un contrat d'indemnité ; tandis que l'action en délaissement forme une action exceptionnelle, qui ne peut être invoquée en dehors des cas prévus par l'art. 369 du code de com., ou par les dispositions dérogatoires des polices d'assurance ;

Ces deux actions sont distinctes et séparées, et si l'assuré peut les exercer l'une après l'autre, il ne peut les formuler et les poursuivre en même temps. (S. 1873, 1, 67.) Le droit de l'assuré doit se borner à exiger la réparation des pertes que la fortune de mer lui a fait subir. Il semble dès lors, que l'action en délaissement ne pouvait être exercée que dans le cas où la privation de l'objet assuré a été absolue ; néanmoins la loi et la police ont apporté quelques tempéraments à des principes trop rigoureux.

354. On donne le nom de délaissement, à l'acte par lequel l'assuré notifie à son assureur la cession du navire et du frêt, s'il s'agit d'une assurance sur corps, et l'abandon des marchandises, s'il s'agit d'une police sur facultés, et réclame la somme fixée dans le contrat. Cet acte constitue un

Digitized by Google

véritable transport de propriété, et dès que l'assureur l'a accepté, il se trouve subrogé aux droits et actions de l'assuré. (Art. 385). De là, il résulte que le délaissement ne peut être, ni partiel ni conditionnel, et qu'il doit avoir lieu dans les délais de l'article 373, sous peine de déchéance, et dans ceux de l'article 431 du code de commerce, sous peine de prescription;

355. L'article 369 du code de com. a énuméré les cas qui donnent ouverture à l'action en délaissement, mais les polices françaises sur corps et sur facultés ont limité ces cas de la manière suivante :

Le délaissement du corps peut être fait dans les cas suivants : 1° défaut de nouvelles; 2° innavigabilité absolue; 3° disparition ou destruction totale du navire; 4° innavigabilité relative; 5° perte des 3/4 (art. 8, 9, 10, 11).

Le délaissement des facultés peut avoir lieu dans les cas prévus par l'article 8, de la nouvelle police sur facultés;

Pour nous rendre un compte fidèle des dérogations apportées à la loi par ces deux polices, nous allons parcourir successivement les divers cas qu'elles énumèrent, en y comprenant les déductions, clauses et exceptions;

356. L'art. 8 de la police sur corps est ainsi conçu :

« Le délaissement pour défaut de nouvelles peut être fait : après six mois, pour tous voyages de cabotage; — après huit mois, pour tous voyages de long cours en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance; — après douze mois, pour tous voyages au delà desdits caps.

Ces délais doivent se compter au lieu de destination du dernier voyage entrepris, et de la date des dernières nouvelles connues.

Ils se réduisent du quart pour les vapeurs.

L'assuré est tenu de justifier de la non-arrivée et de la date du départ. »

Digitized by Google

Sur ce point, la police déroge aux articles 373 et 375 du code de commerce qui règlent les délais et les formes de la justification de la perte. Les délais sont réduits pour les navires à voiles et pour les steamers. Elle contient à la fois une innovation et une réduction, car la faculté de délaissement est subordonnée à la preuve que doit administrer l'assuré, de la non arrivée et de la date du départ.

357. Quel sera le point de départ de ces délais?

Il y a présomption que le navire s'est perdu, soit le jour du départ, soit le jour des dernières nouvelles reçues; en d'autres termes, la prescription commence à courir du jour du départ, ou du jour des dernières nouvelles connues, de quelque manière que cette connaissance soit parvenue à l'assuré.

358. Cette cause de délaissement peut s'appliquer au navire comme aux marchandises; on peut affirmer qu'elle remonte aux premiers jours de l'assurance; on la trouve mentionnée dans le Guidon de la mer, les polices d'Anvers et d'Amsterdam; et dans les temps modernes, toutes les polices, et tous les codes maritimes ont admis cette cause de délaissement, avec des délais divers.

Dans la plupart des pays étrangers, dit Benecke, T. 11, p. 357, des règles positives ont été établies pour déterminer à quelle époque un navire dont on n'a aucune nouvelle doit être considéré comme totalement perdu. Rien de semblable n'existe en Angleterre. Les assureurs remboursent en totalité, lorsque, toutes les circonstances mûrement pesées, on peut raisonnablement désespérer de l'arrivée du navire. La même règle existe encore de nos jours. (Cof., p. 405.) Caumont, n° 764.

Aux Etats-Unis, l'appréciation du terme est laissée à la libre appréciation du jury. La loi allemande se rapproche beaucoup de notre législation (Caumont, n° 764, 767).

Digitized by Google

359. L'article 9 de la police française est ainsi conçu :

« Par dérogation expresse au code de commerce, le délaissement ne peut être fait que pour les seuls cas :

1° De disparition ou destruction totale du navire ;

2° D'innavigabilité produite par fortune de mer. »

Cette disposition a consacré dans son entier, l'opinion émise par M. de Courcy dans ses réformes du droit maritime. J'estime, dit-il, p. 144, « qu'il n'y a, et qu'il ne peut exister qu'une cause unique de délaissement : la privation de l'objet assuré. » C'est le principe qui domine la matière, sauf la distinction entre le navire et les facultés. Presque toutes les fortunes de mer peuvent détruire la spéculation de l'armateur ; néanmoins, comme le délaissement est très-onéreux pour les assureurs, ils ont cru devoir restreindre les cas de l'article 369 du code de commerce.

360. Le naufrage, c'est-à-dire la disparition du navire ; l'échouement avec bris, c'est-à-dire le navire entr'ouvert par les récifs et réduit à l'état d'épave, donneront lieu au délaissement. Il faudra aussi que l'innavigabilité produite par fortune de mer soit absolue, c'est-à-dire que le navire soit brisé, disloqué au point de ne plus constituer un corps flottant, pouvant naviguer avec sécurité. Désormais il ne sera plus question ni de perte légale, ni d'un échouement qui n'aura pas détruit les parties essentielles du navire ; ni de perte aux 3/4 prise d'une manière intrinsèque ; et si la perte aux 3/4 est admise, comme nous allons le voir, il faudra que cette perte provienne uniquement des dépenses à effectuer et non de la détérioration même du navire. (Mém. 1862, 1, 334.)

361. Ce principe est admis dans la pratique, en Angleterre et aux Etats-Unis ; c'est la perte totale *per se total loss*. Le naufrage, l'échouement avec bris majeur sont pratiqués chez les autres nations ; toutefois les polices allemandes et

Digitized by Google

hollandaises nous ont paru moins rigoureuses que la police française actuelle qui n'est d'ailleurs que la copie aggravée de la police Paris-Marseille, destinée aux vieux navires.

362. Les articles 10 et 11 de la police admettent le délaissement pour cause d'innavigabilité relative. Le premier prend pour base la dépense à effectuer, et le second le manque de fonds, de matériaux, ou l'absence d'ouvriers, sous certaines déductions ou exceptions.

363. L'article 10 s'exprime ainsi :

« Si le montant total des dépenses à faire à un navire pour réparation d'avaries (primes de grosse et autres frais accessoires non compris et déduction faite de la valeur des vieux doublages et autres débris) dépasse les trois quarts de la valeur agréée, et si, par suite, la condamnation du navire est prononcée, il est réputé innavigable à l'égard des assureurs, et peut leur être délaissé.

Si le navire, effectivement réparé, est parvenu à sa destination, le délaissement n'est point recevable, quoique le coût des réparations ait dépassé les trois quarts.

Dans ce cas, l'action d'avarie est seule ouverte à l'assuré, sous les retenues et franchises prévues par les articles 19 et 20, et la même action est ouverte à l'assuré franc d'avaries. »

Le § 1er signale la perte aux 3/4 comme une cause de délaissement, sous trois conditions : 1° prendre pour base la dépense à effectuer; 2° le navire doit être condamné; 3° enfin il faut déduire les primes de grosse et autres frais accessoires et déduction faite de la valeur du vieux doublage et autres débris.

364. Une jurisprudence constante avait autorisé la déduction de la prime de change et de la prime de grosse; des frais pour dépenses imprévues; du bénéfice du constructeur, de la commission du consignataire; et des frais pour armement, victuailles, etc... mais un arrêt de la cour

Digitized by Google

de Bordeaux, du 23 août 1875, est venu tout à coup, nous dirions presque, sans nécessité dans l'espèce, décider en principe que dans le calcul de la perte des 3/4, il ne doit être tenu compte que des dépenses, qui s'appliquent au corps du navire assuré et à ses dépendances, sans y ajouter les frais accessoires : tels que les frais de séjour du navire dans les docks; ceux de pilotage, d'entrée et de sortie; les dépenses de nourriture de l'équipage ; les droits de chancellerie; la commission du consignataire, le montant de la prime de grosse; ni enfin aucune somme arbitrairement fixée pour dépenses imprévues, etc... Nous ignorons quel sera l'accueil fait par la doctrine à cette décision; mais nous ne pensons pas, comme on l'a dit, que cet arrêt soit une page retrouvée des Saget, des La Seiglière ou des Ravez !

365-366. Le § 2 de l'article 10 se place dans l'hypothèse où le capitaine, au lieu de faire le délaissement, laisse effectuer les réparations. Quoique le chiffre de la dépense soit supérieur aux 3/4, l'article décide que le délaissement ne sera plus possible si le navire est parvenu à sa destination. Par cette disposition, les assureurs ont voulu réagir contre la jurisprudence qui décidait, dans cette hypothèse, que le capitaine n'avait pu lier l'armateur, et qu'il pouvait encore à son choix exercer l'action d'avarie ou l'action en délaissement (Mém. 1862, 1, 99, 169; 11, 72). Désormais, sous l'empire de notre police, l'action d'avarie sera seule ouverte sous la retenue des franchises prescrites par les articles 19 et 20 de la police.

367. En d'autres termes, il y aura lieu à déduire le 1/3 pour différence du neuf au vieux. Cette clause admise dans tous les cas par les anciennes polices, paraissait souvent excessive, notamment lorsque le navire, étant neuf ou à peu près, éprouvait des avaries après quelques jours ou quelques mois de navigation. Les différentes hypothèses

Digitized by Google

prévues par l'article 20 de la police française rendront cette clause plus équitable.

Les législations, allemandes et anglaises, ont consacré cette clause avec des restrictions plus ou moins onéreuses. En Angleterre elle était pratiquée, bien des années avant son adoption en France, mais à aucune époque elle ne fut appliquée à un navire neuf qu'après 18 mois de navigation.

368. Enfin l'article ajoute : que l'action d'avarie sera seule ouverte à l'assuré avec la clause : franc d'avaries, malgré les dispositions formelles de l'article 409 du code de commerce et la jurisprudence. L'arrêt du Guantonamo a admis le délaissement, quoique la police portât la clause *franc d'avaries matérielles particulières ;* cette décision eût été, sans doute, toute autre, si les parties avaient contracté sous l'empire de la police actuelle. Il semble, en vérité, que la police française récente se soit étudiée à réagir contre les enseignements de la doctrine et de la jurisprudence. Nous nous demandons avec une certaine anxiété, si ces rigueurs seront de nature à relever les assurances !

369. Le second cas d'innavigabilité fondé sur le défaut de fonds, de matériaux et d'ouvriers, est réglé de la manière suivante par l'article 11.

« Est pareillement réputé innavigable et peut être délaissé aux assureurs, le navire condamné faute de moyens matériels de réparation, s'il est établi qu'il ne pouvait pas relever avec sécurité, même après allégement ou avec l'aide d'un remorqueur, pour un autre port où il eût trouvé les ressources nécessaires.

Enfin, est pareillement réputé innavigable, et peut être délaissé aux assureurs, le navire condamné faute de fonds ou de crédit, mais seulement dans un port de relâche.

La condamnation prononcée pour ce motif, dans un port d'expédition ou de destination, ne donne pas lieu au

Digitized by Google

délaissement. L'action d'avaries est seule alors ouverte aux assurés, pour être exercée, comme si les réparations avaient eu lieu, d'après les constatations des experts, sous les retenues et franchises prévues par les articles 19 et 20. »

370. Dans tous les temps, dans tous les pays et notamment en Angleterre, en Hollande et aux Etats-Unis, l'impossibilité de trouver des matériaux, du crédit ou des ouvriers, a été considérée comme une innavigabilité relative, donnant lieu *forcément* au délaissement. En France, une jurisprudence constante l'avait proclamé sans réserves.

Cette jurisprudence a paru trop onéreuse aux assureurs; aussi ont-ils voulu assortir cette faculté de cette condition expresse : qu'il *sera établi*, c'est-à-dire que l'assuré devra prouver que le navire ne pouvait pas relever avec sécurité, après allégement ou avec l'aide d'un remorqueur, pour un autre port où il aurait trouvé les ressources nécessaires.

A notre avis, cette condition est excessive, et s'il est vrai, comme le prétend Emérigon « que la fraude des capitaines soit aussi difficile à dévoiler que celle des médecins, » l'impossibilité presque radicale d'une pareille preuve ne devra paralyser que les âmes honnêtes ; quant aux autres, elles sauront bien trouver la manière d'éluder ces difficultés. Les assureurs semblent avoir soupçonné le péril d'une pareille extrémité, car, dans l'article 18 ils ont essayé de tempérer ces rigueurs en prenant à leur charge les frais de remorquage, les gages des matelots, et en consentant même à une réduction de la prime... mais les assureurs ont-ils bien réfléchi que tout allégement constitue une rupture de charge et tout changement de route une réticence !

371. Le § 2 de l'art. 10 inaugure des rigueurs inattendues. L'assuré sera responsable non-seulement de la rareté des matériaux, de l'absence d'ouvriers, mais encore il devra subir les réductions du 1/3, et les autres franchises

Digitized by Google

déjà signalées, malgré les attestations les plus solennelles de la jurisprudence ; il suffira pour cela que le hasard place le navire dans un port de destination ou dans un port d'expédition.

372. Si l'assuré se trouve dans un port de relâche, le droit commun lui sera appliqué, mais parce que sa mauvaise fortune l'aura ramené au port d'expédition ou au port de destination, il faudra lui appliquer une législation extraordinaire, et décider que des réparations, dont le quantùm sera inconnu, parce qu'elles n'auront été ni évaluées par des experts, ni effectuées en réalité, devront néanmoins être considérées comme certaines dans leur évaluation et comme si elles avaient été réellement faites. Que dire de pareilles clauses ? Emérigon était-il bien renseigné lorsqu'il écrivait : « Les assureurs sont comme les femmes qui conçoivent avec plaisir et enfantent avec douleur. » En attendant, la police existe, et forme un contrat synallagmatique, et si l'assuré n'a pas eu soin de tempérer ces rigueurs au moyen d'une clause manuscrite : Dura lex, sed lex !

373. Chez les autres peuples maritimes, le délaissement pour absence de fonds, d'ouvriers et de matériaux, est reconnu, et personne n'a eu encore la pensée de rendre l'assuré responsable d'un crédit, insuffisant au port d'expédition, ou d'une renommée modeste, sur des places lointaines !

374. En dehors du défaut de nouvelles, de la destruction absolue du navire, de la perte des 3/4 et de l'innavigabilité relative dans les cas que nous venons d'examiner, le délaissement du corps ne pourra avoir lieu sans une dérogation expresse à l'article 369 du code de commerce.

375. Aux termes de l'article 8 de la nouvelle police française, le délaissement des facultés peut avoir lieu dans les cas suivants :

« Le délaissement pour défaut de nouvelles peut être fait :

Digitized by Google

après six mois, pour tout voyage au cabotage ; après huit mois, pour les voyages en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance ; après douze mois, pour tous les voyages au delà de l'un ou l'autre desdits caps.

Ces délais doivent se compter au lieu de destination du dernier voyage entrepris, et de la date des dernières nouvelles connues. Ils se réduisent du quart pour les vapeurs. L'assuré est tenu de justifier de la non-arrivée et de la date du départ.

Le délaissement peut être fait aussi :

1° Dans le cas prévu par l'art. 394 du code de commerce ;

2° Dans le cas de vente ordonnée, ailleurs qu'aux points de départ et de destination, pour cause d'avarie matérielle à la marchandise, provenant de naufrage, d'échouement, d'abordage ou d'incendie ;

3° Dans tous les cas d'innavigabilité du navire, par naufrage ou autrement, si, *après les délais ci-après*, la marchandise n'a pas pu être remise à la disposition des destinataires ou des assurés, ou au moins si le rechargement à bord d'un autre navire, prêt à la recevoir, n'en a pas été commencé dans les mêmes délais.

Les délais sont :

De deux mois si l'événement a eu lieu sur les côtes ou îles de l'Europe ou sur le littoral d'Asie ou d'Afrique bordant la Méditerranée et la mer Noire ;

De quatre mois, si l'événement a eu lieu sur les côtes ou îles de l'Océan Atlantique hors d'Europe ;

De six mois, si l'événement a eu lieu sur les autres côtes ou îles.

Les délais courent du jour de la *notification* de l'innavigabilité faite par les assurés aux assureurs.

Si l'événement a eu lieu dans la Baltique ou autres mers

Digitized by Google

susceptibles d'être fermées par la glace, le délai est prolongé du temps pendant lequel l'accès du lieu de l'événement aura été notoirement empêché.

4° Dans le cas où, indépendamment de tous frais quelconques, la perte ou la détérioration matérielle absorbe les trois quarts de la valeur.

Aucun autre cas ne donne droit au délaissement des facultés.

Il est expressément dérogé aux dispositions du code de commerce (et notamment des art. 369, 373 et 375), contraires à celles des paragraphes qui précèdent. »

376. Le défaut de nouvelles du navire fait présumer à la fois la perte totale du corps et des facultés; aussi les délais de l'article 8 sont-ils les mêmes dans les deux cas; nous renvoyons nos lecteurs aux explications que nous avons données n° 356.

377. Les articles 296 et 391 du c. de com. imposent au capitaine l'obligation de louer un autre navire, pour transporter les marchandises à destination, en cas de naufrage ou d'innavigabilité du premier navire. La marchandise ne peut rester à l'infini dans le port de relâche, et d'un autre côté le propriétaire ne peut faire de suite le délaissement à ses assureurs; l'article 394 c. com. lui impose l'obligation d'attendre les délais de l'art. 387, afin que l'impossibilité de trouver un autre navire soit bien constatée.

Si les marchandises étaient périssables, le capitaine pourrait s'affranchir des délais réduits de l'article 387, parce que, mandataire de tous les intéressés, le capitaine, peut agir au mieux des intérêts de tous. C'est une question de fait, remise à la discrétion du capitaine, et laissée à la souveraine appréciation des tribunaux.

Les lois étrangères sont d'accord avec la nôtre. En Angleterre, le capitaine est tenu de louer un autre navire, mais

Digitized by Google

si les marchandises sont périssables, il n'a d'autres délais à observer que ceux qui lui sont imposés par les circonstances.

378. Le § 3 consacre une innovation réclamée par le commerce. La vente des marchandises en cours de voyage constitue une dépossession pour l'assuré. A ses yeux la perte est absolue, puisqu'il n'est pas possible de la mettre à sa disposition ni en totalité ni en partie. D'après les anciennes polices, l'assuré avait la faculté de délaisser par le fait seul du naufrage ou de l'innavigabilité du navire, alors même que la marchandise n'avait éprouvé aucune avarie, parce que l'on considérait sa spéculation comme brisée par le retard forcé subi par la marchandise. Il en était ainsi surtout dans les voyages au cabotage.

379. Notre article n'est pas aussi favorable. La faculté de délaisser s'exercera dans 4 conditions limitatives. Il sera nécessaire : 1° que la vente provienne d'une avarie matérielle; 2° que cette vente n'ait pas été réalisée au lieu de départ ou de destination; 3° que l'avarie provienne d'une fortune de mer *spécialisée*, telle que : naufrage, échouement, abordage ou incendie; et que la vente soit ordonnée, c'est-à-dire que la nécessité soit constatée d'une manière légale, après expertise et autorisation du consul ou des autorités du pays.

Quelque restrictives que ces conditions puissent paraître, cette innovation sera accueillie avec faveur par le commerce, parce qu'elle répond à une véritable utilité pratique. Il ne sera plus nécessaire de s'attacher au produit de la vente, et de rechercher si le chiffre est supérieur ou inférieur aux 3/4 de la somme assurée, ainsi que l'exige la jurisprudence actuelle. Cette disposition a enfin le tort grave de trancher la question au profit de l'assureur, dans le cas où la vente de la marchandise aura lieu en vertu de l'article 234 c. com. Il y a là, en effet, une dépossession

Digitized by Google

sans compensation pour l'assuré, mais cette hypothèse est presque sans exemple.

380. Le quatrième cas de délaissement, autorisé par l'art. 8, constitue une innovation sans précédent dans les polices; elle répond à la volonté des assureurs, de s'immiscer dans les questions de naufrage et d'innavigabilité, et de sauvegarder leurs intérêts sans engager leur responsabilité. La situation est délicate et les écueils nombreux; néanmoins, les assureurs manifestent l'intention, non équivoque, de vêtir les § 2 et 3 de l'article 18 de la police française.

381. Malgré les restrictions du paragraphe précédent, il est certain que tout sinistre, qui met obstacle à l'arrivée du navire à destination, doit donner ouverture au délaissement des marchandises, s'il n'a pas été possible de se procurer un autre navire. En dehors des délais de l'article 387, et des cas où la vente des marchandises est effectuée, les assureurs supposent que d'autres hypothèses pourront se produire, dans lesquelles la vente ne sera pas ordonnée et la marchandise ne sera pas périssable. C'est pour ces hypothèses, aussi difficiles à saisir qu'à prévoir, que la police a édicté le paragraphe qui nous occupe, et qu'on peut résumer ainsi :

Si les assureurs peuvent par eux-mêmes, ou par un moyen quelconque, faire parvenir la marchandise à destination, la rendre ou la ramener au port de départ, comme dans l'espèce jugée en 1876, à propos du *Bernardin de St-Pierre;* ou si le rechargement du navire a commencé dans certains délais; les assureurs se réservent le droit d'éviter l'action en délaissement. Les délais qu'ils indiquent auront pour conséquence de prolonger à leur profit ceux de l'article 387 c. com. et de créer une dérogation, sans que l'assuré s'en préoccupe outre mesure.

382. Enfin ces délais ne doivent courir qu'à partir de la

Digitized by Google

notification de l'innavigabilité faite par les assurés aux assureurs. C'est encore un ingénieux moyen de prolonger la durée du séjour de la marchandise à terre, dans l'espoir qu'il arrivera un navire pour accomplir le voyage et sauver la marchandise.

Cette disposition est aussi difficile dans son application, qu'elle est habile dans sa conception, et obscure dans sa rédaction. Si elle est intentionnelle, elle est un piége dangereux pour l'assuré, et si les expressions qu'elle renferme n'ont pas révélé la véritable pensée des assureurs ; une interprétation du prochain congrès devra être requise, parce que la majorité des assureurs sera dans l'impossibilité absolue de l'expliquer, les courtiers de la comprendre et les assurés de saisir l'introuvable situation dans laquelle elle pourra être appliquée. Une clause est jugée, lorsque les hommes qui ont consacré leur vie à l'étude de ces matières, sont dans la nécessité d'avouer que leur intelligence se refuse à l'explication de pareils rébus. Les assureurs n'auraient pas dû oublier qu'en vertu des principes généraux établis dans les articles 1162 et 1602 du code civil et de la jurisprudence, tout pacte obscur ou ambigu s'interprète contre eux.

383. Si la perte ou la détérioration matérielle de la marchandise dépasse les 3/4, le délaissement pourra avoir lieu. La perte se réfère à la quantité et la détérioration à la qualité. Le calcul de la perte ou de la détérioration s'établit par la comparaison du prix obtenu à la vente, avec l'estimation donnée à la marchandise dans la police. (Mém. 1870, 1, 62. B. C. 1871, p. 273).

La règle formulée dans le § 5, article 8, reçoit deux exceptions. Il faut : 1° déduire tous les frais quelconques suivant le texte lui-même; 2° s'il s'agit de marchandises insérées au tableau de la police, la perte matérielle des 3/4

Digitized by Google

ne sera admise qu'à la condition que le navire n'aura été ni abordé, ni échoué, ni coulé, ni incendié. L'article se termine par cette déclaration non équivoque : aucun autre cas ne donne droit au délaissement des facultés. Il est dérogé expressément aux articles 369, 373, 375 du code de commerce.

384. A l'heure actuelle, la jurisprudence paraît fixée en ce sens que la vente des marchandises en cours de voyage, soit par suite d'avaries, soit par suite de l'innavigabilité du navire, ne donne pas lieu au délaissement, si, à la vente, la marchandise a obtenu un prix supérieur aux 3/4 de sa valeur, ou si l'avarie matérielle ne dépasse pas les 3/4 de la valeur portée dans la police. Puisque la perte doit être matérielle, le naufrage du navire et l'impossibilité de le conduire à destination ne peuvent produire le délaissement toutes les fois que le prix obtenu sera supérieur au 1/4 de la valeur totale des marchandises en présence du § 5. Il faut se référer au paragraphe précédent.

385. L'Angleterre, les États-Unis et quelques autres législations ne classent pas cette perte aux 3/4 parmi les causes de délaissement. Toute perte partielle engendre l'action d'avarie ; mais la perte totale ne doit pas être absolue ; il suffit d'abandonner à l'assureur la portion qui n'est pas anéantie.

386. On ne trouve dans aucune législation une formule spéciale pour l'action en délaissement; il suffit que l'assureur connaisse la volonté de l'assuré. La loi française a prescrit certains délais sous peine de déchéance, art. 373 et 387 c. com. En Angleterre, l'assuré doit intenter son action aussitôt qu'il a reçu des informations suffisantes pour se prononcer.

Quant à ses effets, ils sont partout les mêmes ; le délaissement accepté est une véritable cession de la propriété.

Digitized by Google

387. Enfin, quelle sera la quotité de fret que l'assuré devra abandonner avec le corps de son navire?

Sur ce point, on constate certaines divergences parmi les lois et les polices étrangères. En France, l'article 15 de la police sur corps l'a fixé de la manière suivante : « Le fret délaissé avec le navire est seulement celui du dernier voyage; mais il comprend le fret de toutes marchandises débarquées avant le sinistre, ou aux divers lieux d'escales, ainsi que tout le fret payé d'avance, et non restituable à l'affréteur. » Ainsi disparaît cette question des avances sur fret, si délicate et sujette à tant de controverses (Mém. 1865, 11, 57).

Les frets antérieurs au dernier voyage, encaissés par l'assuré, demeurent sa propriété, mais il est tenu, suivant l'article 15, des gages de l'équipage gagnés pendant les divers voyages.

388. Pour terminer l'examen des questions relatives à l'action en délaissement, nous aurions à examiner les effets du délaissement pour risques de guerre, lorsque les assureurs ont assumé ces risques d'une manière expresse. La police française n'en parle point, elle se réfère aux cas formellement déterminés par les articles de la police en général, et par ceux prévus par les articles 2 et 9; il nous paraît inutile de nous y appesantir, nous aimons mieux reporter nos lecteurs aux explications qui précèdent, nos 301 et suivants.

389. L'article 382 du code de com. avait stipulé un délai de 3 mois, à partir de l'acte de délaissement, pour le paiement de l'indemnité due par l'assureur; la police française règle cette question dans son article 25 :

« Toutes pertes et avaries à la charge des assureurs sont payées comptant 30 jours après la remise des pièces justificatives, au porteur de ces pièces et de la présente police, sans qu'il soit besoin de procuration. »

Digitized by Google

S'il y a lieu de régler la part de copropriété revenant au capitaine, il faut, conformément à l'article 24, surseoir au paiement jusqu'au résultat de l'enquête administrative qui doit avoir lieu, contre tout capitaine qui a perdu son navire. Si l'enquête démontre que le capitaine est en faute et si le brevet lui est retiré pour un certain temps, les assureurs ne lui paieront que 75 0/0 de l'indemnité. Si le brevet lui est retiré, même sans dol de sa part pour toujours, l'indemnité reste fixée à 50 0/0, aux termes de ce même article 24 de la police.

Enfin, depuis la loi du 10 mai 1874 sur l'hypothèque maritime, les assureurs exigent que les pièces justificatives soient assorties d'un certificat de la Douane, constatant qu'au moment du paiement, le navire n'était grevé d'aucune hypothèque ou, s'il y en a, qu'elle avait été consentie avec l'agrément des assureurs.

390. Les délais pour le délaissement et pour le paiement des avaries sont divers, suivant les pays. En Hollande, le délai est de six semaines pour le paiement des avaries, et de 3 mois pour le paiement des pertes par délaissement. En Angleterre, chaque compagnie règle de gré à gré avec l'assuré ou fixe le délai du paiement dans une clause particulière de la police. Aux États-Unis, les délais s'étendent de 10 jours à trois mois.

391. La clause de notre police, qui déclare le paiement valable au porteur du contrat, semble indiquer que la police pourrait être cédée par la simple tradition ou en vertu d'un endossement. S'il s'agit d'une police sur corps, un simple endossement, ou une tradition manuelle serait régulière entre les parties, mais ne serait pas valable à l'égard des tiers, parce que la transmission de la propriété des navires ne peut s'opérer légalement, que par une mention de la vente ou cession sur l'acte de francisation; s'il s'agit, au

Digitized by Google

contraire, d'une police sur facultés, la jurisprudence décide qu'un endossement ou une tradition manuelle suffit, toutes les fois que la police assortit un connaissement ou accompagne une traite. Mém. 1863, 1, 238; 1867, 11, 23; J. M. 1868, 11, 161.

Observons toutefois que le 7 mai 1866, la cour d'Aix décidait que la remise de la police ne suffisait pas pour constituer un nantissement valable aux yeux de la loi, « quoique le législateur du 23 mai 1863 sur le gage commercial, ait voulu supprimer les formalités rigoureuses du gage », parce qu'il a maintenu la condition substantielle de la possession du gage, entre les mains du créancier. L'arrêt décide que la détention virtuelle de la police, avec ou sans endossement, ne saurait constituer une représentation suffisante du gage.

SECTION IV

COMPÉTENCE ET JURIDICTIONS.

392. En France, la loi classe les assurances et les contrats concernant le commerce de la mer, parmi les actes de commerce, et attribue compétence aux tribunaux consulaires. Notre opinion sur l'excellence des tribunaux de commerce, est déjà ancienne puisque le 15 janvier 1869, en inaugurant nos cours à la faculté de droit libre créée sous les auspices de l'Université, nous disions :

« En vous montrant la nécessité de la juridiction des consuls, leur antiquité, leur but, et leur organisation, nous ferons tous nos efforts pour vous faire aimer et respecter une magistrature digne de la confiance du commerce, et à la hauteur du rôle immense que la faveur populaire lui attribue, dans les transactions commerciales et maritimes. » Notre opinion n'a pas varié; le tribunal de commerce est la meilleure des juridictions.

Digitized by Google

393. Quant au choix du tribunal, c'est-à-dire à la compétence, ratione personæ, les principes de l'article 59 et 420 du code de procédure civile doivent être invoqués suivant les cas (Mém., 1867, 1, 5).

394. Lorsque la Hollande était française, les tribunaux de commerce étaient également appelés à décider les questions maritimes; cette organisation judiciaire a été abolie, et, aujourd'hui, les tribunaux ordinaires sont compétents pour statuer sur toutes les questions commerciales et maritimes.

395. Aux États-Unis, les cours d'amirauté étaient compétentes; mais, au mois de novembre 1874, on a inauguré une cour d'arbitration créée par le congrès, sur la demande des négociants de New-York, afin de diminuer les frais et les délais des litiges commerciaux. Cette innovation répond à nos tribunaux consulaires, et c'est la chambre de commerce qui en aura la surveillance.

396. En Angleterre, les procédures étaient longues, coûteuses et confuses, et les juridictions toujours difficiles à découvrir. Il y avait même autrefois une cour d'assurance, spécialement chargée des procès en ces matières.

Au moment où nous tracions le tableau de ces juridictions, un projet de bill, présenté à la Chambre des communes, nous laissait présager la création, dans ce pays, de véritables tribunaux de commerce; nous en avions pour garant le passage suivant d'une lettre adressée par le consul de France de Liverpool, à la Chambre de commerce de notre ville.

« L'application de ces institutions, disait-il, question agitée depuis bien des années, mais aujourd'hui à l'ordre du jour, devient ainsi une question internationale dans laquelle nos commerçants ont un intérêt direct. »

Nos espérances ont été déçues, la nouvelle organisation des tribunaux et des cours anglaises ne comprend pas la

Digitized by Google

création de tribunaux de commerce semblables aux nôtres. L'acte du 5 août 1873 décide que toutes les affaires maritimes doivent être portées devant les cours d'amirauté en premier ressort, et, en appel, devant la 5e chambre de la haute cour.

La loi nouvelle concède à la Reine le pouvoir de conférer à tous les tribunaux inférieurs, en matière civile, la juridiction d'équité et d'amirauté; ajoutons, ce qui n'est pas moins important, que cette loi établit un système uniforme de procédure, dégagé des subtilités et des formules gênantes du passé, et met un terme aux lenteurs et aux frais énormes, qui trop souvent rendaient impossibles les plus légitimes procès.

397. Cette nouvelle organisation augmente le nombre des juridictions, et diminue les frais; ce progrès sera-t-il suffisant? Nous savons avec quel soin jaloux nos voisins évitent de modifier les œuvres du passé, mais nous sommes surpris qu'ils n'aient pas mis depuis longtemps en pratique ces paroles de Colbert à d'Herbigny en 1671 : « Votre commission est de régler la jurisprudence, de telle manière, que les commerçants puissent recevoir la justice avec diligence et sans beaucoup de frais. » Cette vérité est pratiquée en France depuis de longues années; économie dans les frais, célérité dans la marche, telles sont bien les nécessités impérieuses du commerce. Nous sommes étonnés qu'une nation aussi intelligente et aussi pratique, n'ait pas reconnu déjà depuis longtemps, la nécessité et les avantages des tribunaux de commerce.

Digitized by Google

CHAPITRE V

MÉRITE RESPECTIF DE CHAQUE LÉGISLATION.

398. Pour remplir les vœux de la Chambre et réaliser son programme, il nous resterait à faire ressortir le mérite respectif des législations que nous venons de comparer.

Sur ce point notre embarras est grand. Pour juger et comparer, il suffit de constater les concordances ou les différences, tandis que pour apprécier le degré de faveur ou de mérite de chaque législation, il faudrait que les nécessités de la navigation fussent uniformes, les usages les mêmes, et que le génie des peuples fût également identique; or, chaque nation possède son originalité, ses mœurs, ses tendances, nous dirions volontiers ses caprices.

399. En outre, les États-Unis et l'Angleterre n'ont ni codifié ni promulgué leurs lois commerciales et maritimes. La doctrine des auteurs et la jurisprudence des cours sont la règle universelle, et dès lors, il est impossible de comparer les opinions multiples et variées des auteurs et des tribunaux, avec les codes formulés par les autres pays du continent.

400. Il serait possible, à la rigueur, de rechercher quelle est la législation qui paraît le mieux en harmonie avec les

Digitized by Google

besoins généraux du commerce, mais sur ce point, nous avons montré que les mêmes principes répondaient à des nécessités de même nature. Cet air de famille qui se retrouve dans les lois maritimes de tous les temps et de tous les peuples, s'explique d'ailleurs par leur communauté d'origine. Les mêmes principes ont été puisés dans une pensée commune : conjurer autant que possible, les dangers inséparables de la navigation, protéger les droits de tous, concilier la liberté des stipulations avec les règles de la prudence et de la bonne foi.

401. Si nous devions examiner la question au point de vue de la forme, il faudrait étudier le génie de chaque langue. La clarté, la précision et la netteté de la langue française lui assurent une supériorité incontestable. D'ailleurs, les conquêtes du premier empire avaient importé nos lois civiles et commerciales chez les peuples vaincus. On trouve la trace de notre génie national dans les lois de l'Italie, de l'Espagne, de la Hollande, de la Prusse et de l'Allemagne; enfin la grande ordonnance de 1681 a laissé sa puissante empreinte dans toutes les législations de l'Europe. Elle est encore à l'heure actuelle le guide constant de la doctrine et de la jurisprudence, en Angleterre et en Allemagne.

402. Et maintenant, si nous devions accentuer davantage notre opinion, nous n'hésiterions pas à affirmer qu'après la loi française, dont l'œuvre nette et précise répondait jadis à tous les besoins du commerce, mais qui, à l'heure actuelle, exige une révision complète, le code hollandais serait digne de nos préférences, parce qu'il répond aux besoins du présent et aux nécessités du passé. C'est, en quelque sorte, le code français rajeuni et mis en harmonie avec les besoins modernes.

403. Notre pensée ne serait pas complète si nous n'ajou-

Digitized by Google

tions pas que le commerce maritime redoute les restrictions et les entraves, et que l'œuvre d'un législateur doit être la consécration des usages et des besoins du commerce. Or, si une loi ne peut exister qu'après une constatation certaine des nécessités commerciales ; par son immutabilité elle ne répond ni aux nécessités nouvelles, ni aux transformations journalières que subit le commerce maritime. Si, à cette puissante considération, on ajoute que les polices imprimées sont d'un usage constant et la loi absolue des parties, on arrivera à cette conséquence : que l'œuvre écrite du législateur ne présente ni une utilité ni une nécessité véritables. Un code est toujours en retard sur les usages ou les progrès, et souvent une gêne pour les conventions particulières. Aussi, à ce point de vue, nous sommes remplis d'admiration pour les peuples anglais et américains. Dans ces pays, pratiques et libres, l'usage constitue la règle générale, les décisions de la jurisprudence, le guide constant et éclairé ; et la convention privée, la loi dominante des parties. Ces peuples ont surtout à nos yeux le rare mérite d'avoir compris que, pour connaître et pratiquer le droit maritime, il faut étudier ses principes dans leurs applications juridiques, rappelant ainsi aux hommes de science comme aux hommes du métier : que ce qu'il importe le plus de savoir ce n'est pas ce qu'on en pense, mais surtout ce qu'on en juge !

Digitized by Google

Digitized by Google

TROISIÈME PARTIE

CHAPITRE PREMIER

SECTION Ire

404. Emérigon enseignait que la navigation maritime était « le lien de la société des peuples. » Bladstone affirmait aussi que dans les contestations maritimes qui se rapportent au fret, aux assurances et autres choses de cette nature, il n'y a pas d'autre règle de décision que cette grande et universelle loi, consignée dans l'histoire, la coutume et les écrits des sages, généralement approuvés dans toutes les langues » (Em., 1, 22).

405. A côté et au-dessus de cette réciprocité des intérêts, on peut soutenir que rien ne donne à l'homme le sentiment de l'égalité, comme la conscience de sa faiblesse et de son impuissance. Le marin l'éprouve à toute heure, pendant ces longues traversées, où son regard n'a qu'à sonder les abîmes de la mer et les profondeurs du ciel, pour comprendre la fragilité de la vie, l'inconstance de la fortune, le néant des grandeurs; toutes choses que Dieu tient dans sa main, qu'un coup de vent emporte, qu'une vague peut engloutir. Rien ne lui donne l'intuition exacte du droit comme le contact des nations étrangères, et la nécessité de

Digitized by Google

respecter chez elles leurs lois et leurs usages, pour en obtenir une juste réciprocité. La mer forme un empire à part, que ne divisent ni les frontières naturelles, ni les délimitations politiques. Elle appartient à tous et à personne. Si on aborde dans un port étranger, il faut que des conventions internationales, sanctionnées par des traités ou par la coutume, assurent à chacun la protection qu'il trouverait dans la mère-patrie. Toutes ces considérations expliquent l'équité et l'universalité des lois maritimes.

406. Dans cet échange incessant de produits, dans cette rapide circulation des valeurs commerciales, sur toutes les places du monde, le négociant n'osera aventurer son travail, son industrie et ses capitaux, s'il ne connaît la loi du pays avec lequel il traite, et s'il n'a pas la certitude de trouver auprès des tribunaux étrangers la même protection et les mêmes principes qu'il rencontrerait dans la justice de son pays. La législation, la jurisprudence même des contrées qu'il parcourt, ne sauraient lui être indifférentes. Sa sécurité sera d'autant plus grande, ses opérations d'autant plus hardies et plus étendues, que cette législation et cette jurisprudence seront plus conformes à celles de sa patrie.

407. Rien ne démontre mieux le caractère général d'uniformité du droit maritime, que l'étude comparée que nous venons de faire. Nous avons vu que les principes constitutifs de l'assurance, sa forme, son objet, son but présentent en Europe la plus grande analogie avec notre code maritime. Nous avons expliqué cette concordance par les nécessités de la navigation, l'intronisation de notre législation, et la puissante empreinte de notre ordonnance et des auteurs immortels qui l'ont commentée : Valin et Emérigon.

408. Il semble, dès lors, que ce ne soit pas une entreprise d'une difficulté insurmontable, que de ramener à l'unité

Digitized by Google

des législations qui reposent sur des principes identiques et dont les bases sont uniformes. Quand on étudie avec soin la doctrine et les arrêts rendus par les cours des principales nations maritimes, on demeure surpris de l'extrême analogie des décisions qu'on y trouve. Les questions de forme, la diversité des usages, la facture de l'esprit, les formules de la procédure, présentent quelques divergences ; mais au fond, dans la plupart des questions maritimes, l'arrêt rendu à Paris serait admis à Londres, à la Haye, aussi bien qu'à Hambourg ou à Washington.

409. Les progrès qui se réalisent semblent présager l'unité économique de l'Europe. Si l'unité politique paraît impossible, l'unification de l'Europe par la suppression des frontières fiscales est aussi désirable qu'elle serait facile à obtenir.

Les traités de commerce et la liberté des échanges sont un puissant moyen pour atteindre ce but. Si on a pu se mettre d'accord sur l'adoption d'un tarif télégraphique, parce que l'intérêt des peuples était le même, pourquoi ne se mettrait-on pas d'accord sur les questions qui présentent un intérêt commun à tous les peuples ? L'Europe entière n'aurait-elle pas le même intérêt à user des mêmes poids, des mêmes mesures, des mêmes monnaies et des mêmes tarifs ?

410. Au point de vue qui nous occupe, l'unité serait-elle possible ? Déjà, depuis 1834, les assureurs de Hambourg et de Brême se sont syndiqués et ont adopté la même police. Ce résultat ne nuit à personne, parce que, les conditions fondamentales étant communes à toutes les polices, les clauses particulières ne peuvent varier que pour étendre ou restreindre les obligations de l'assureur. En Allemagne, les congrès composés de jurisconsultes sont fréquents. On discute les moyens à employer pour attein-

Digitized by Google

dre l'unité de législation civile, criminelle et commerciale.

411. En Angleterre, les décisions des tribunaux d'amirauté et de la haute cour sont écoutées avec respect par tous les régnicoles. Les puissantes compagnies d'assurance qui existent dans ce pays, peuvent espérer le monopole en Europe, si le fonctionnement des cours d'amirauté et de la haute cour, permet de conduire les procès avec célérité, promptitude et économie dans les frais.

412. En France, l'unité de législation est depuis longtemps justement appréciée. On a même essayé, et non sans succès, de codifier les usages les plus importants en matière commerciale. La loi du 13 juin 1866 a été une loi bienfaisante pour le commerce, et de nature à favoriser nos relations avec l'étranger, en donnant plus de sécurité aux transactions, et plus de confiance aux contrats. Le gouvernement, saisi de la question par le vœu général du commerce, a voulu qu'elle fût résolue par le commerce lui-même et que la solution répondît à ses besoins, sans entraver sa liberté. Aussi la loi du 13 juin a-t-elle été élaborée et adoptée par les représentants les plus autorisés du commerce français. On conviendra que le commerce doit être le fidèle interprète des intérêts commerciaux.

413. C'est parce que les intérêts sont de bons juges, que nous avons accueilli avec faveur la nouvelle du congrès des assureurs qui a eu lieu à Paris. Nous ne voulons pas juger l'œuvre qui est sortie de ses résolutions; mais nous croyons que la réunion elle-même et l'entente qui ont eu lieu, seront fertiles en conséquences heureuses pour le commerce.

414. L'unité de police sur corps, et l'unité de police sur facultés, ont déjà produit l'unité de tarifs en France. On a créé naguère à Paris une chambre de commerce internationale. Un pas immense a été fait, et de là à un congrès

Digitized by Google

international des assureurs maritimes de l'ancien et du nouveau monde, la distance sera facile à franchir. Il suffira qu'un homme compétent se mette à la tête de l'idée et la propage pour que l'intérêt général accueille avec enthousiasme une pensée aussi généreuse. Si l'entente a été possible sur l'abolition de la course, le code des signaux et la convention de Genève, etc... l'unité de police dans le monde n'est ni un rêve ni une utopie : c'est le progrès de l'avenir.

415. L'unification par la pratique et le commerce serait, à notre avis, préférable à l'uniformité décrétée par le législateur. Les haines séculaires, les jalousies internationales, seront longtemps un obstable à une entente générale, et notre génération ne verra point ce progrès s'accomplir. Et pourtant, si les rois voulaient, et si les peuples avaient une perception exacte de leurs véritables intérêts, cette heureuse concordance serait-elle possible, et quelles seraient les bases de cette uniformité ?

Digitized by Google

CHAPITRE II

416. A notre avis, les bases principales d'un concert aussi fécond, sur les questions d'assurance, et même sur le droit maritime tout entier, seraient facilement trouvées, si l'on parvenait à s'entendre sur : 1° les principes constitutifs des avaries communes et leur classement ; 2° sur les modes de règlement et de contribution ; 3° sur les objets susceptibles d'assurance ; 4° sur les fondements du crédit maritime, et, notamment, sur les principes qui doivent régler les hypothèques et les priviléges.

Quant aux conditions de cette unité, nous leur donnerions pour juges (les principes une fois admis) l'intérêt et la liberté des conventions.

SECTION Ire

PRINCIPES ET CLASSEMENT DES AVARIES COMMUNES.

417. Quoique les questions relatives aux avaries communes et à la contribution, ne rentrent pas directement dans le cercle de nos études actuelles, nous croyons devoir examiner les principes qui devraient servir de règle et de base à toutes les législations, parce qu'il n'est pas de matière, ni plus controversée, ni plus divergente, alors que les prin-

Digitized by Google

cipes sont partout uniformes. Pour s'en rendre compte, il suffira d'étudier les définitions et le classement adoptés par les divers législateurs.

418. Le conseil supérieur du commerce, résumant les réclamations soulevées dans l'enquête, sur les dispositions de notre code, relatives aux avaries et aux règlements, s'exprimait ainsi : « Le droit est obscur, la jurisprudence « variable; on demande une réforme pour laquelle il se- « rait bon de se concerter avec les principales nations ma- « ritimes. »

419. Il n'y a pas de matière dans laquelle l'uniformité internationale fût plus désirable. Les efforts des divers congrès qui ont eu lieu en Angleterre et en Belgique, démontrent l'intérêt universel qui s'attache à cette entente commune. Elle serait facile à réaliser, parce que les mêmes principes sont pratiqués partout, et qu'il suffirait d'adopter un classement commun pour rendre la loi maritime universelle, en matière d'avaries communes.

420. On donne le nom d'avaries communes, aux sacrifices ou aux dépenses volontaires opérées dans un intérêt commun. La loi française ajoute : « après délibération motivée de l'équipage, » et semble considérer cette délibération comme une condition substantielle du caractère de ce genre d'avarie. Les articles 412 et 413 du c. de com. règlent les conditions de cette résolution et les obligations du capitaine. L'article 410 détermine l'importance prédominante que la loi attribue à l'opinion du capitaine et des principaux de l'équipage. Le code n'exige point l'observance de ces prescriptions, à peine de nullité; néanmoins, l'inobservation de ces règles constitue une imprudence qui pourrait produire des effets désastreux, en présence d'une jurisprudence qui est loin d'être fixée. (Mém. 1867-1-225).

421. Il n'est pas facile, au premier aspect, de déterminer

Digitized by Google

le caractère de l'avarie. Suivant la cour de cassation, quatre conditions seraient essentielles pour constituer une avarie commune : 1° Une communauté d'intérêt; 2° un péril imminent; 3° une volonté libre et spontanée; 4° le salut du navire et de la cargaison. A notre avis, il faut ajouter : que l'acte ou le sacrifice doit entraîner une perte pécuniaire, et enfin, le préjudice doit être le résultat immédiat de l'acte d'avarie, « causa proxima non remota spectatur. »

422. Cette définition et ces principes sont admis dans les autres pays. Sont avaries communes, dit l'art. 85 du règlement de Hambourg : tous les frais extraordinaires faits pour le salut du navire et de la cargaison, et les dommages en résultant sont répartis sur le navire, le fret et la cargaison.

423. Après avoir énuméré les divers sacrifices qui constituent l'avarie commune, l'article 699, § 22 du Code hollandais, ajoute : « enfin, les dommages volontairement éprouvés comme conséquence directe d'un sacrifice résolu pour conjurer un danger actuel et imminent, ainsi que les dépenses faites dans le même but et pour la même cause. »

424. Les articles 1785 à 1794 de la loi prussienne définissent et classent les avaries communes en adoptant les mêmes principes, mais elle se réfère principalement à la coutume.

425. En Angleterre, la doctrine et les usages règlent la matière; les efforts tentés par les hommes les plus compétents pour arriver à une législation commune et internationale, indiquent l'intérêt universel qui s'attache à la solution d'une telle question. Aux États-Unis, comme en Angleterre, nos principaux caractères de l'avarie commune sont consacrés par la jurisprudence, et admis par les auteurs. Quelques-uns ont essayé de réduire le nombre des

Digitized by Google

conditions fondamentales. Beawes les ramenait à trois, et ne parlait point de l'intérêt commun. Park, 1,171, enseignait que le péril extrême était la seule condition indispensable à l'avarie commune. Les auteurs modernes, parmi lesquels nous devons ranger notre ami M. Lawrence Baily, admettent toutes les conditions que nous avons énumérées plus haut.

426. Nous devons observer que la délibération de l'équipage n'a pas la même importance dans les autres pays. Elle est bien exigée aux États-Unis et en Angleterre; mais cet usage de consulter l'équipage avant de consommer un sacrifice, paraît plutôt une mesure de précaution, recommandée aux capitaines pour éviter les fraudes et les discussions, qu'une règle obligatoire qui leur soit imposée.

427. Toutes les sources des avaries communes se rattachent à deux catégories bien distinctes : 1° Les dommages matériels volontairement causés au navire ou à la cargaison, pour le salut commun; 2° les dépenses extraordinaires effectuées dans l'intérêt commun. Cette division générale est adoptée par tous les auteurs, mais la même unanimité n'existe point dans le classement. Il y a, au contraire, des règles divergentes suivant les pays, mais ces controverses sont faciles à effacer, et l'intérêt du commerce suffirait à lui seul pour les faire disparaître du premier coup, sans le concours du législateur; il suffirait d'un congrès des assureurs, disposés à s'entendre. Les explications que nous allons donner vont démontrer combien cet heureux concert serait facile à réaliser :

§ 1. — Dommages ou sacrifices volontaires.

428. Émérigon, et tous les auteurs après lui, rattachent les dommages ou sacrifices volontaires, opérés dans l'in-

Digitized by Google

térêt commun à 4 classes : 1° Le jet d'une partie de la cargaison; 2° la vente d'une partie des marchandises; 3° les avaries matérielles du navire; 4° l'échouement volontaire. Telles sont, en effet, les causes les plus générales qui motivent des sacrifices matériels.

429. Le jet a souvent été considéré comme le type des actes qui constituent l'avarie commune. Il peut résulter de plusieurs circonstances également graves et nécessaires : tantôt, il a lieu pour alléger le navire et l'empêcher de sombrer; tantôt, pour échapper aux poursuites de l'ennemi; souvent enfin, pour relever le navire échoué ou engagé dans une passe périlleuse. Tous ces faits peuvent nécessiter une délibération et un sacrifice.

430. L'article 411 du code de commerce règle l'ordre dans lequel le jet doit avoir lieu. « Les choses les moins nécessaires, les plus pesantes et de moindre prix, doivent être jetées les premières, et ensuite les marchandises du premier pont au choix du capitaine, et par l'avis des principaux de l'équipage. Enfin, au premier port où le navire aborde, l'article 413 prescrit au capitaine d'affirmer, dans les 24 heures, les faits contenus dans la délibération transcrite sur le livre de bord. Nous tenons à répéter qu'à notre avis, si ces prescriptions ne sont pas imposées à peine de nullité, leur inobservation constitue une imprudence fâcheuse.

431. Quelquefois, le voisinage des côtes, la maigreur des eaux, les dangers de certaines passes, obligent le capitaine à décharger tout ou partie des marchandises, et à les faire parvenir à terre dans des allèges. Dans ce cas, l'article 427 décide que les avaries survenues à ces allèges constituent des avaries communes. On voudra bien remarquer qu'il suffit, pour l'application de ces dispositions, que des nécessités de navigation imposent au capitaine cette mesure

Digitized by Google

malgré le paragraphe 7 de l'article 400 du code de commerce; J. M. 1869-1-101.

432. Cette disposition, formellement acceptée en Angleterre, suivant Stevens, p. 13, et L. Baily, p. 60, a été aussi consacrée par l'article 11 de Hambourg. L'article 704 du code hollandais contient des dispositions un peu différentes. Il décide que : l'indemnité se partage savoir : 1/3 pour l'allège, 2/3 pour la cargaison. Il reste entendu qu'il s'agit partout des avaries survenues à la marchandise, car les avaries qui adviendraient aux allèges suivraient la règle générale.

433. Le jet même régulier ne constitue pas toujours et nécessairement une avarie commune. Lorsque la marchandise est atteinte de vice propre; lorsqu'il s'agit d'objets de contrebande, ou enfin si le jet est rendu nécessaire par le mauvais arrimage de la marchandise; dans tous ces cas, le jet ne constitue pas une avarie commune, il en serait de même des marchandises chargées sur le tillac (article 420 du code de commerce).

434. Les mêmes exceptions sont reçues en Angleterre, aux Etats-Unis et en Allemagne. L'article 733 du code hollandais se sépare sur ce point des autres législations; Baily, p. 53; Philips, p. 77,85.

L'interdiction de charger sur le tillac, sans le consentement du propriétaire des navires, a été empruntée à l'ordonnance de 1681 ; Valin nous apprend qu'elle provient de ce que, un chargement ainsi fait, court de grands risques et gêne la manœuvre. Cette prohibition n'est point applicable au petit cabotage (article 229 du code de commerce). Une pétition du commerce de Nantes avait réclamé, il y a quelques années, l'abrogation des articles 229,328,421, du même code; une révision générale de notre législation pourrait faire droit à cette réclamation.

Digitized by Google

435. Dans les cas que nous venons de signaler, le jet ne constitue une avarie commune que si le sacrifice a sauvé le navire, « articles 423,425 du code de commerce. » Si le navire n'est pas sauvé, ou si, sauvé un moment, il vient ensuite à se perdre, il n'y a pas eu en réalité de sacrifice, et l'unité de sinistre devient un obstacle à toute contribution. Sur ce point, l'opinion est unanime dans toutes les législations, dans la doctrine et la jurisprudence. Philips, 1,466; Benecke 11, 105. Nous devons observer que la loi allemande reproduit ces mêmes principes avec moins de précision et de clarté.

436. Reste la question de savoir à quel moment le navire sera réputé sauvé. Un navire innavigable au port de relâche, peut-il être considéré comme sauvé? Nous croyons, avec la cour de cassation, qu'il y a lieu de distinguer les rapports qui existent entre l'assureur et l'assuré; ou entre les chargeurs et l'armateur. Dans le premier cas, tout navire atteint d'innavigabilité relative ou absolue, est réputé perdu, puisque désormais il ne pourra remplir sa destination. Au contraire, dans les rapports qui interviennent entre l'armateur et les chargeurs, le navire innavigable doit être réputé sauvé, dans le sens légal du mot, par cela seul que la cargaison a pu parvenir au port de destination ou dans tout autre port de salut. Cette solution nous paraît en harmonie avec les cas prévus par les articles 423,425 du code de commerce. (Mém. 1856,11,85; 1865,1,246; 1868,11,20.)

437. Si le capitaine, entré dans un port de relâche, ne peut trouver à emprunter à la grosse pour réparer les avaries communes, l'article 234 du code de commerce l'autorise à mettre en gage ou à vendre une partie de la cargaison. La jurisprudence de tous les pays assimile au jet, une semblable vente. On va même plus loin en Angleterre, car Stevens rapporte une décision qui a classé en avarie commune, la vente totale de la cargaison pour réparer le navire.

Digitized by Google

438. L'extrême nécessité peut seule, on le comprend, justifier une semblable atteinte au droit de propriété. On ne saurait être trop circonspect avant de ratifier un acte aussi tout-puissant du capitaine. Si l'intérêt commun l'autorise, le capitaine mandataire de tous les intéressés au navire et à son expédition, ne doit pas sacrifier à la légère les intérêts des uns au détriment de ceux des autres. Il est juste de reconnaître que l'hypothèse de l'article 234 est rare; mais il suffit qu'elle soit possible pour que le jurisconsulte examine dans quelles conditions elle doit s'exercer.

439. Aux termes de l'article 400 du code de commerce, trois causes principales peuvent occasionner des avaries matérielles au navire : 1° les câbles ou mâts rompus ou coupés; 2° les ancres et autres effets abandonnés pour le salut commun ; 3° les dommages occasionnés par le jet aux marchandises restées dans le navire.

440. Ce classement, qui se retrouve dans le Guidon de la mer, les Roôles d'Oléron et l'ordonnance de 1681, a été admis par les lois de Hambourg, de Prusse, et par l'article 699 du code hollandais. En Angleterre et aux Etats-Unis, les usages s'écartent des règles adoptées sur le continent. On n'admet pas dans ces pays, que la seule action de couper un mât ou une voile puisse constituer une avarie commune à priori, parce qu'un semblable sacrifice peut constituer un acte qui rentre dans les obligations du capitaine à la mer. Lorsque une manœuvre devient nécessaire pour retirer le navire engagé dans une situation périlleuse, le capitaine doit l'exécuter sans se préoccuper du préjudice qui peut en résulter pour le navire. Pour que ce sacrifice puisse constituer une avarie commune, il faut qu'il soit bien évident qu'il a été volontaire et spontané, et que le capitaine a opéré ce sacrifice avec la presque certitude de sauver le tout. Les auteurs les plus recommandables formulent leur opinion en y appor-

Digitized by Google

tant cette condition. Baily, p. 71, Stevens, p. 15, Benecke, 474, Nolte, 11,611. Les auteurs sont moins rigoureux en France, en présence, surtout, des décisions de la jurisprudence (Mém. 1864,1,65. Em. 1,621).

441. La doctrine des auteurs anglais qui s'attache à l'acte lui-même, plutôt qu'aux formalités de la délibération, obtient nos préférences. Il nous semble que si elle peut quelquefois consacrer des inégalités, elle donne au capitaine le sentiment et la mesure de sa responsabilité; elle lui impose l'obligation de sauver le navire et la cargaison, toutes les fois qu'une manœuvre même périlleuse le lui commande. On évite ainsi les abus dont nous avons été les témoins attristés dans le procès du navire « *Le Léonce Lacoste* », en 1869.

442. Si l'abatage des mâts avait lieu pour relever le navire échoué, ou si le sacrifice d'une ancre, d'une voile, devait empêcher le navire de faire côte; ou enfin, si le mât brisé par la tempête *billardait* le navire et menaçait de l'enfoncer, et que le sacrifice des œuvres vives devînt indispensable, ces dommages seraient classés parmi les avaries communes. Philipps, 11,81, L. Baily, 64, Nolte, 11,613. La même solution interviendrait si le sacrifice des mâts, des ancres, des cables ou des voiles avait pour but d'éviter un abordage, un échouement ou, enfin, un péril imminent quelconque.

443. Dans ces circonstances, il y a souvent lieu à un forcement de voiles. Cette manœuvre peut-elle constituer une avarie commune? Emérigon réputait avarie commune, le forcement des mâts ou des voiles, opéré dans un intérêt commun. Notre code n'a rien statué sur ce point, et la doctrine et la jurisprudence paraissent incertaines. Tout dépend des faits et des circonstances; les juges ont pour guide dans leurs décisions, les principes généraux de la matière; le salut commun, le péril imminent, doivent servir de base à la solution qu'ils consacrent. Si ces caractères d'u-

Digitized by Google

tilité générale ne se trouvent point dans les rapports qu'ils ont à apprécier, le forcement des voiles n'est plus qu'une manœuvre ordinaire, que les capitaines doivent employer lorsque la situation le commande. La cour de Douai a décidé, le 11 mai 1843, qu'un forcement de voiles, exécuté, même après une délibération de l'équipage, ne constituait qu'une avarie particulière : c'est aussi l'opinion de Benecke et de L. Baily. Ces auteurs estiment qu'une telle manœuvre rentre pleinement dans les hasards de la navigation et dans les limites des obligations que l'armateur et le capitaine s'imposent en transportant la cargaison à sa destination. C'est enfin la règle que le congrès de Londres proposait d'insérer dans le code international maritime.

444. L'ordonnance de Hambourg n'a rien innové sur ce point; mais l'usage paraît conforme à la jurisprudence française (Nolte, p. 615). L'article 1824 du code prussien classe le forcement des voiles parmi les avaries communes. « Lorsque le capitaine est contraint, pour éviter des écueils ou de faire côte, de forcer des voiles, les dommages qui en résultent pour le corps ou le gréement, sont avaries communes. »

Aux États-Unis, les opinions ne sont pas bien accentuées; dans quelques ports on adopte les principes anglais, dans quelques autres les principes français; mais partout on se montre très-sévère dans l'examen des faits et des circonstances qui ont déterminé le forcement des voiles. (Marshall, p. 543; Philipps, p. 88.) Les mêmes divergences se produisent dès qu'il s'agit de couper une drisse, de sacrifier une vergue ou un canot; sur ce dernier point, les États-Unis adoptent la coutume anglaise.

445. « Il arrive quelquefois, dit Emérigon, p. 408, que pour se dérober à l'ennemi ou pour éviter un naufrage absolu, on fait échouer le navire dans le lieu qui paraît le

Digitized by Google

moins dangereux. Le dommage souffert à ce sujet est avarie commune, parce qu'il a eu pour objet le salut commun. » Ce passage d'Emérigon ne nous semble pas à l'abri de toute critique. Notre vénéré maître aurait dû ajouter que le salut commun doit être la cause et la fin primordiale de l'échouement; car, si le cas fortuit précède la résolution, le péril, quelque imminent qu'il soit, ne peut transformer la cause primitive.

Si l'échouement est le résultat d'un accident ordinaire, dit *lord Tenterden*, et si, en réalité, il n'y a pas eu de sacrifice, les frais et avaries restent à la charge du navire.

446. Mieux inspirés, les articles 1820 et 1821 de la loi allemande s'expriment ainsi : « Lorsque pour sauver le navire et la cargaison, le capitaine a été contraint d'échouer le navire, les avaries ou dépenses occasionnées, soit au navire, soit à la cargaison, les frais ou les dépenses qui ont pu en résulter, sont avaries communes; mais s'il résulte des circonstances, que le capitaine n'a fait échouer le navire que comme dernière ressource, pour sauver la vie ou la liberté de l'équipage, il n'y a pas avarie commune, alors même que la cargaison toute entière aurait été sauvée. »

447. La distinction consacrée par cette loi nous semble juste. Il ne suffit pas que le péril soit immense; que le salut du navire et de la cargaison milite en faveur de l'échouement; il faut que cette nécessité place le capitaine entre ces deux alternatives, périr, ou sauver le tout; mais il ne faut pas que la cause primordiale provienne d'une fortune de mer. Éditer ou formuler une règle de conduite générale, applicable à tous les cas, ne paraît pas possible; mais nous ne voudrions pas, ni que la délibération préalable pût déterminer le caractère de l'avarie, ni que le cas fortuit concourant avec la délibération, pût imprimer à l'échouement le caractère d'avarie commune, ainsi que l'ont décidé cer-

Digitized by Google

taines cours d'appel en France. La vérité résulte de la jurisprudence américaine, qui accorde le bénéfice de la contribution, au seul cas « où l'échouement a eu lieu au moment où le capitaine était encore en mesure de recourir à d'autres moyens de salut moins prompts que l'échouement. » Philipps 11, 82. Park 1, 154. Stevens, p. 35.

448. Si l'échouement brisait le navire, tout en sauvant la cargaison, nous venons de voir que suivant la législation de la Prusse il n'y aurait pas lieu à avarie commune. Le savant hollandais Bynkershoëck pensait, en se fondant sur le Consulat de la mer, qu'il ne fallait pas considérer le résultat de l'échouement pour en déterminer le caractère. Nous adoptons cette opinion. Sans doute, le sacrifice doit sauver le navire, mais ici l'acte est prévu, et on n'ignore pas que le fait qui va s'accomplir peut faire périr le navire. La volonté libre qui ordonne l'échouement, sait à l'avance que le navire subira des avaries; leur gravité dépend d'événements multiples; mais le but final aura été atteint, et la marchandise sera sauvée. Le navire peut n'être qu'à l'état d'innavigabilité, et nous savons, avec la cour de cassation, que si à l'égard des assureurs, un navire atteint d'innavigabilité est un navire perdu, à l'égard des chargeurs, le navire est réputé sauvé dès qu'il a rempli sa destination.

449. La question s'est présentée assez souvent aux États-Unis. Les auteurs Kent et Story l'ont traitée dans leurs décisions ou leurs ouvrages d'après les principes que nous venons d'exposer et qui peuvent se résumer ainsi : Alors même que l'échouement volontaire aurait fait périr le navire, le salut de la cargaison serait un cas d'avarie commune, qui obligerait le propriétaire de la marchandise à contribuer à la perte du navire, dans la proportion requise par la loi ou les usages.

A Hambourg, l'usage n'admet l'avarie commune que

Digitized by Google

lorsque l'échouement a procuré le salut du navire et de la cargaison ; si le navire périt, on considère cette perte comme une avarie particulière.

450. En résumé, l'échouement doit être le résultat d'une volonté directe et réfléchie, car s'il provenait d'un cas fortuit, alors même qu'il aurait lieu pendant un voyage de relâche délibérée et résolue pour le salut commun, les frais et dépenses seraient avarie particulière parce que (dit la cour de Bordeaux, « affaire du Mohamet-Saïd) ce fait postérieur ne résulte pas d'une manière directe et nécessaire de la délibération, et n'est pas uni avec elle, par le lien intime, étroit et nécessaire de l'effet à la cause, qui, en les confondant pour ainsi dire, serait seul de nature à les faire entrer sous l'abri d'une même et commune responsabilité. « Mém. 1869, 1, 100. »

§ 2. — Dépenses extraordinaires.

451. Pour être classées en avaries communes, les dépenses doivent avoir un double caractère : 1° être extraordinaires, c'est-à-dire ne pas rentrer dans la catégorie des frais généraux qui sont imposés à l'armateur ou à l'affréteur ; 2° avoir été effectuées dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison. Quelles sont les dépenses qui pourront être rangées dans cette double catégorie ? Sur ce point, les usages et les lois sont divers. Il n'est guère possible de donner des règles sûres et uniformes pour décider si une dépense a été faite dans un intérêt commun, et surtout si cet intérêt a bien été la cause directe, nécessaire et immédiate de la dépense. Il n'y a peut-être pas de question plus discutée et plus controversée en France dans la doctrine et surtout dans la jurisprudence.

452. En 1864, la cour de cassation (chambre des re-

Digitized by Google

quêtes) proclamait des principes un peu trop absolus, mais qui avaient le mérite, à nos yeux, d'être formulés avec une précision telle, qu'aucune incertitude n'est plus permise sur leur portée.

« Attendu que le caractère de l'avarie est irrévocable-
« ment fixé au moment où le navire et la marchandise con-
« jointement, ou l'une ou l'autre séparément, subissent la
« volonté qui, pour le salut commun, leur impose un sacri-
« fice ; ou le fait de force majeure qui cause un dommage
« ou nécessite une dépense ; que dans le premier cas, l'a-
« varie, commune à son origine, ne peut pas plus dégénérer
« par les actes subséquents en avarie particulière que celle-
« ci ne peut se résoudre en avarie commune... »

453. Si ce principe était adopté par le législateur, il aurait pour conséquence de trancher des questions délicates et difficiles, mais cela ne nous paraît pas possible parce qu'il serait trop dangereux. Si la cour de cassation a seulement entendu proclamer : que lorsque l'avarie primitive aurait son caractère parfaitement certain et défini, toutes les dépenses directes, immédiates et nécessaires, participeraient de son caractère primordial, elle a eu raison et nous l'approuvons entièrement. Ainsi, si la relâche et l'échouement sont délibérés pour le salut commun, avant toute fortune de mer ou tout vice propre, toutes les dépenses qui en seront la conséquence directe, seront avarie commune, parce que toute délibération a un but et une cause, et que tout ce qui se rattache à ce but et à cette cause, doit revêtir le même caractère, comme conséquence nécessaire et forcée. De même, si l'avarie primitive est due à la fortune de mer, si l'échouement est fortuit, ou si la relâche est causée par une avarie matérielle au navire, les frais généraux de la relâche seront avarie particulière. Si tous les faits présentaient la même clarté et la même pré-

Digitized by Google

cision, les principes de la cour de cassation seraient parfaits.

454. Mais, *quid juris*, dans le cas où la cause primordiale est une avarie commune, ou, que la fortune de mer survient après le fait qui a nécessité l'avarie commune ? Ainsi, une voie d'eau est survenue à la suite d'un échouement volontaire. Dans ce cas, si le principe de la cour de cassation était admis, il serait à craindre que le capitaine ne fît toutes les diligences nécessaires afin de sauver le navire et ne sacrifiât la cargaison, pour ne pas faire supporter à l'armement des frais trop considérables. D'un autre côté, la relâche devient une nécessité commune, et la cargaison en profitera dans une certaine mesure. Dans ce cas, il faut reconnaître que le principe serait trop absolu, et que les frais qui seront une conséquence directe et nécessaire de la relâche, devront être classés en avarie commune; mais les dépenses de la voie d'eau devront être supportées par le navire seul : l'équité le veut ainsi.

455. Dans la deuxième hypothèse, c'est l'avarie particulière qui vient se greffer sur l'avarie commune : ainsi, ce sera la foudre qui frappera un mât avant d'avoir atteint le port de relâche, un écueil que fera échouer le navire avant d'entrer dans le port ; un abordage dans le port lui-même, etc., etc., etc. Toutes ces avaries produites par la foudre, l'écueil, l'abordage, seront des conséquences imprévues, et constitueront des avaries particulières, parce qu'elles ne sont une conséquence, ni directe, ni nécessaire de la relâche. Ces distinctions vraies et juridiques ont été mises en lumière dans l'arrêt rendu par la cour de Bordeaux, à l'occasion du navire le Mohamed-Saïd.

456. Cependant si le vice propre du navire ou de la marchandise nécessite le déchargement du navire, soit parce que la marchandise peut s'enflammer en s'échauffant, ou

Digitized by Google

même si le danger devient plus imminent, que l'incendie se propage (comme dans l'affaire de la Juana en Gironde) et qu'il faille aborder le navire ; dans ces divers cas, tous les frais seront supportés par la cause qui les a engendrés. Ainsi, le capitaine s'aperçoit que les charbons qu'il porte, ou les foins qui sont dans les flancs du navire sont enflammés, ou sur le point de l'être, il se dirige vers le port le plus voisin pour procéder au déchargement ; mais avant d'atteindre ce port, une avarie particulière due à la fortune de mer survient : *Quid Juris?* Nous pensons, avec le projet (art. 404-405), que toutes ces dépenses seront avaries particulières à la marchandise ; cependant, si l'on s'en tenait au § 8 de l'article 403 du code de commerce actuel, il faudrait considérer les dépenses comme avarie commune, car la relâche a bien pour cause le danger que le navire et la marchandise auraient pu courir si la navigation avait continué. Cette règle que nous avons proclamée essentielle avec la jurisprudence, lorsque l'avarie qui motive la relâche est l'œuvre de la fortune de mer, deviendrait vraiment injuste, lorsque cette avarie a pour cause première un vice inhérent au navire ou à la cargaison. Dans le premier cas, le navire et le chargement se défendent en commun contre le cas fortuit ; il paraît donc juste de classer comme avarie commune les frais de cette dépense. Dans le second cas, l'auteur du mal est connu, et doit être seul responsable des conséquences qu'il entraîne. C'est pourquoi toutes les dépenses de la relâche sont avarie particulière au navire ou à la marchandise, suivant que le vice propre est imputable à l'un ou à l'autre.

457. Parmi les dépenses extraordinaires qui révèlent ce double caractère et que nous avons signalées, on trouve : 1° les frais de sauvetage ; 2° les frais d'entrée et de sortie du port de relâche ; 3° les frais de déchargement et de

Digitized by Google

rechargement de la marchandise; ceux de magasinage, de douane; 4° les frais occasionnés par la prise, l'embargo, l'angarie, le blocus; 5° les frais de nourriture, et les gages de l'équipage pendant la relâche et les réparations.

458. Aucune législation maritime n'a proclamé des principes avec la netteté et la précision qui résultent de la jurisprudence que nous venons de constater, mais partout on considère les dépenses de la relâche, comme la conséquence des faits qui l'ont produite. Nous n'avons trouvé aucune distinction dans le cas où la fortune de mer précède ou suit l'avarie commune. Les auteurs anglais, *Stevens* et *L. Baily*, appliquent les principes avec plus de rigueur. Dans ces contrées, on s'attache surtout aux faits eux-mêmes, on les interroge, et suivant les cas, on en tire les conséquences directes, immédiates et nécessaires, en vertu de l'adage : *causa proxima non remota spectatur*. Partout ailleurs, le droit est obscur, et la jurisprudence hésitante et variable. En Angleterre, les droits de magasinage et d'entrepôt sont laissés à la charge de la marchandise, par ce motif que la mise en entrepôt ne profite qu'à la marchandise. Cette anomalie n'est pas la seule. Ainsi, en France, la distinction des art. 400 et 403, § 3, qui classent les gages en avaries communes ou en avaries particulières, suivant que l'affrétement est au mois ou au voyage, a donné lieu à des débats et à des interprétations sans cesse diverses et renouvelées. L'intervention du législateur pourrait seule y mettre un terme. Sur ce point, la jurisprudence anglaise est très-formelle. Elle tend à considérer la nourriture et les gages comme une obligation essentielle du propriétaire du navire pendant la durée entière du voyage.

459. Les législations étrangères se rapprochent du système français sans adopter la distinction de notre code. Il y a bien quelques autres divergences de détail; mais on trouve

Digitized by Google

partout une unité de principes et une conformité qu'il serait facile de rendre internationale. Pour réaliser ce vœu aujourd'hui général, il suffirait : 1° de se concerter et d'adopter un classement commun en prenant pour base les principes que nous avons énumérés ; 2° d'abolir la délibération de l'équipage ; 3° de classer d'une manière limitative les faits constitutifs de l'avarie commune. Telles sont, au surplus, les conditions adoptées dans le projet de MM. Engels et Van Péborg en Belgique ; celles qui avaient été admises dans le projet de révision de 1867 ; celles enfin que nous avions proposées au congrès de Londres en 1862, réuni sous la présidence de lord Brougham, et que nous aurions essayé de faire prévaloir, s'il nous avait été possible de céder à la gracieuse insistance de notre savant ami de Liverpool, M. L. Baily, aujourd'hui président de la chambre de commerce de cette grande cité.

SECTION II

RÈGLEMENT DE LA CONTRIBUTION.

460. Il serait bien désirable, disait lord Campbell, « que, « dans les relations commerciales du monde, il existe des « règles fixes et fortement établies qui ne souffrent nulle « part atteinte ou exception. » Ce désir exprimé par l'honorable lord serait surtout utile en matière de contribution. Aucune partie du droit maritime n'exigerait plus de précision dans les textes et plus d'uniformité dans les décisions. C'est à l'étranger, en effet, sous l'empire de lois et de coutumes différentes, que s'ouvrent les contributions ; que les comptes se balancent, et se clôturent les règlements entre intéressés de nationalités diverses. Ce désir peut-il se réaliser? Nous avons le regret de constater que sur ce point le plus grand obstacle provient de la loi française. Nous allons

Digitized by Google

le démontrer en étudiant le règlement de la contribution.

461. Le navire et le fret doivent également contribuer dans la proportion fixée par l'art. 417 du C. de comm. ainsi conçu : « La répartition pour le paiement des pertes et dommages est faite sur les effets jetés et sauvés, et sur 1/2 du navire et du fret à proportion de leur valeur au lieu du déchargement. » La raison juridique de cette restriction empruntée à l'ordonnance de 1681, qui l'avait elle-même puisée dans le Consulat de la mer, ne paraît fondée sur aucun motif appréciable. En cette matière, il est de principe absolu que tout ce qui a profité du sacrifice doit contribuer à sa réparation. Or, le sacrifice n'a pas seulement sauvé la 1/2 du navire et la 1/2 du fret, il a sauvé tout ce qui a survécu au sinistre. La solution contraire ne peut être fondée sur des raisons plausibles, et se trouve en opposition formelle avec les législations de la Hollande, de la Prusse et les usages établis aux États-Unis et en Angleterre (Lenglet, p. 57).

Ce qu'il y a de plus grave : c'est que le législateur paraît avoir oublié, que le navire est un instrument de transport cosmopolite, qui s'offre aux marchandises de tous les pays. Il faut donc prendre garde, que les règles de la contribution aux avaries ne placent le navire français, dans un état d'infériorité réelle vis-à-vis des autres pavillons. Si ces règles sont combinées de telle sorte, que dans les mêmes circonstances, la contribution soit plus ou moins lourde, suivant que le navire est français ou qu'il appartient à une autre nation, il est évident que les chargeurs s'adresseront au pavillon qui leur offrira les plus grands avantages.

Lorsque un sacrifice a procuré le salut du navire et de la cargaison, il est juste que les objets qui ont profité de ce dévouement, contribuent à indemniser le propriétaire des objets sacrifiés dans l'intérêt de tous. La cargaison, le na-

Digitized by Google

vire et le fret forment la masse contribuable passive, de même que les objets du sacrifice forment la masse active.

462. On comprend sous le nom de cargaison tous les objets embarqués sur le navire en vue d'une spéculation commerciale, qui paient un fret. Toutes les législations maritimes s'accordent pour ranger dans la masse passive : 1° les objets chargés sur alléges pour soulager le navire dans un intérêt commun; 2° les effets chargés sur le tillac du navire s'ils sont sauvés (art. 421 C. com.); 3° les effets vendus dans un intérêt commun; 4° les rémunérations accordées aux sauveteurs; 5° les cessions d'immigrants; 6° les secours d'hommes et de chevaux destinés, par exemple, à conduire le navire pris par les glaces dans un lieu de sûreté, et plusieurs autres dépenses suivant les circonstances.

463. La plupart des législations sont également d'accord pour exclure de la contribution : 1° les provisions et hardes des passagers et de l'équipage; 2° les munitions de guerre et les provisions de bouche; 3° les bijoux des passagers; 4° les gages de l'équipage, les chapeaux et pacotilles. Les lois et usages à l'étranger sont conformes à cette énumération, il suffit de consulter *L. Baily*, p. 139, *Benecke*, 11, 158, *Nolte* 11, 679.

464. Quant à la masse active, elle comprend la valeur de toutes les dépenses et de tous les objets qui ont fait la matière du sacrifice. Le danger a augmenté depuis les lois qui consacrent la liberté des pavillons. Une réforme est donc urgente, et pour être à la hauteur des intérêts modernes, le législateur français devra adopter la contribution du navire et du fret dans leur intégralité.

465. Suivant un auteur de Hambourg, Nolte, 11, 709, l'évaluation exacte d'un navire « serait une opération des « plus difficiles, dans laquelle on doit s'estimer heureux « d'approcher de la vérité le plus possible. » Cette remarque

Digitized by Google

est vraie : la valeur d'un navire dépend de son âge, de sa construction ; du but auquel on le destine, et du temps où on l'évalue. Il n'y a pour lui, ni cours officiel ni valeur absolue. On doit s'estimer heureux si les experts s'éloignent aussi peu que possible de la vérité.

466. La loi française ne pouvait rien édicter sur ce point ; aussi s'est-elle bornée à prescrire de faire l'évaluation des marchandises au débarquement, à proportion de leur valeur au lieu du déchargement. Tels sont les termes formels de l'article 417 C. com., et les enseignements de la jurisprudence. Il est juste d'observer que cette disposition est applicable dans les rapports existants entre l'armateur et les chargeurs, car dans les rapports entre l'assureur et l'assuré, il faudrait s'attacher à la valeur portée dans la police, si l'on se trouvait encore sous l'empire de l'article 23 de la police ancienne de Bordeaux. La police actuelle ayant supprimé cette disposition, il n'y aurait pas lieu de faire la même distinction.

467. Pour atteindre le plus près du but possible, il faut réunir fictivement les parties sacrifiées à celles qui ont été sauvées, afin de déterminer la valeur contributive du navire (Mém., 1868, 11, 20, 1866, 1, 147). Par contre, il faut déduire les fortunes de mer réparées en cours de voyage, et faire contribuer le navire d'après sa valeur nette au port d'arrivée (Mém., 1868, 1, 193. J. H., 1869, 1, 34, 11, 270). Il faut en outre déduire le 1/3 pour différence du neuf au vieux, et les franchises, mais seulement dans les rapports avec les assureurs (Mém., 1867, 11, 30). Nous n'avons à nous occuper dans ce moment que des relations entre les chargeurs et l'armateur.

468. Presque tous les peuples maritimes ont adopté des principes différents. A Hambourg, on évalue le navire suivant sa valeur au terme du voyage, en y ajoutant le montant des avaries éprouvées. En Hollande, on fait également

Digitized by Google

contribuer la valeur entière du navire, et l'article 727 indique l'arrivée au lieu du reste, comme le moment favorable pour évaluer le navire. Les villes désignées autrefois sous le nom de *Villes libres* avaient adopté les mêmes règles.

469. En Angleterre, l'usage nous a été démontré par les nombreuses dispatches qui ont passé sous nos yeux; on le trouve énoncé dans l'ouvrage de Stevens qui adopte pour point de départ la valeur originaire du navire, en déduisant : 1° les vivres et autres objets consommés en cours de voyage; 2° la quotité de détérioration naturelle occasionnée au navire par la navigation; 3° les avaries particulières déjà souffertes au moment de l'avarie commune. C'est le système conforme à la jurisprudence française.

470. Les auteurs américains, et surtout Philips, critiquent la déduction des avaries particulières. Les cours de New-York et de Pensylvanie ont l'habitude de déduire 1/5 de la valeur intégrale pour la dépréciation résultant du voyage; quelques auteurs s'attachent à la valeur du navire au lieu du reste, etc., etc.

Les divergences que nous venons de constater sont regrettables, et l'adoption d'une base universelle serait accueillie avec faveur par le commerce tout entier.

470 *bis*. L'article 417 de notre code indique que le fret doit contribuer pour 1/2 de sa valeur au port de débarquement. Cette valeur doit être calculée suivant les prix portés dans les connaissements, et, à défaut, d'après les mercuriales du port de destination (Mém., 1867, 11, 30). La cour de Bordeaux donne la même solution, alors même que payé d'avance il aurait été stipulé non remboursable (S., 1869, 11, 324).

471. Nous dirons du fret ce que nous avons dit du navire. Il nous paraît juste qu'il contribue pour sa valeur totale,

Digitized by Google

mais seulement pour sa valeur *nette*. Il faudra donc déduire les charges assez nombreuses qui le grèvent. On doit porter en contribution le bénéfice proprement dit du voyage. Le projet de révision du code faisait contribuer la valeur nette du navire, et pour éviter des calculs nombreux et de longues discussions, le projet fixait cette déduction à forfait à la 1/2 de sa valeur totale. Nous avions donné notre approbation à cette manière de procéder. Le projet ne faisait pas contribuer le fret payé d'avance, et stipulé non restituable, par la raison décisive, que la fortune de mer ne lui fait courir aucun risque, et que le sacrifice ne lui a en rien profité. Il paraît de toute justice qu'il ne supporte aucune charge.

472. Enfin l'art. 20 de la police française porte la clause suivante : « La contribution du fret à l'avarie grosse n'est à la charge de l'assureur sur corps que si les assurés ont pris l'engagement de ne pas faire assurer le fret. »

473. En Angleterre, on prend également le fret net ; c'est-à-dire après déduction des salaires des matelots, des droits de port, de feux, de pilotage, et autres charges désignées sous le nom de petites avaries (Petty averages) dont la cargaison supporte les 2/3 et le navire 1/3 seulement. Le fret des marchandises jetées à la mer participe à la contribution commune (Lenglet, p. 57).

474. Les difficultés que rencontre la pratique dans l'évaluation nette du fret, doivent amener les lois internationales futures à adopter les bases du projet de révision que nous avons décrites. La division par moitié de la valeur du fret, représente en général le bénéfice et les charges qui l'accompagnent. Cette mesure, juste en elle-même, évite des ennuis et des pertes de temps, si précieux, en ces matières.

475. Pour déterminer la valeur contributive de la cargaison, faut-il distinguer : suivant que le règlement a lieu

Digitized by Google

entre l'assureur et l'assuré ou entre le chargeur et le capitaine?

Cette distinction était nécessaire sous l'empire de l'article 29 de l'ancienne police Paris-Bordeaux; mais sous le régime de la police actuelle, il faut s'attacher à l'article 339 du code de com.; à l'estimation portée dans la police, ou, à défaut, à la valeur de la marchandise au port d'embarquement, sans avoir égard au prix supérieur qu'un cours favorable pourrait donner à la marchandise dans le lieu du reste; mais sous déduction des avaries particulières que les marchandises ont subies pendant le trajet (Mém., 1869, 1, 106; Sirey, 1871, 1, 113).

476. Dès lors, dans le règlement qui interviendra entre toutes parties sous l'empire de notre police, il faudra accomplir les prescriptions des articles 402, 414 et 415 du code de com. ainsi conçus : « Le prix des marchandises est établi par leur valeur au lieu du déchargement ». Art. 402 c. com.

Art. 414. L'état des pertes et dommages est fait dans le lieu du déchargement du navire à la diligence du capitaine et par expert; les experts sont désignés, en France, par le président du tribunal de com., et à l'étranger, par le consul.

Art. 415. Les marchandises jetées sont estimées suivant le prix courant du lieu du déchargement, leur qualité est constatée par la production des connaissements et des factures s'il y en a. Cette valeur du lieu du reste doit comprendre les frais faits jusques à bord; la valeur des marchandises jetées, suivant l'article 415 et la jurisprudence (Mém., 1864, 11, 52), et même la prime d'importation (J. M., 1869, 11, 33).

477. Par suite, il faut déduire les avaries particulières matérielles et les avaries en frais; le fret et les frais de déchargement; les frais de vente et autres qui incombent

Digitized by Google

directement à la marchandise, tels que frais de déchargement, droits de douane et d'octroi; mais non la franchise de l'art. 408, parce que la cour de cassation a décidé naguère que cette disposition ne serait applicable que dans le règlement entre assureur et assuré (S. 1871, 1, 215). Mais dans ce cas, il faudra appliquer l'article 408 et les autres franchises stipulées dans la police (Mém., 1867, 1, 257).

478. La loi exige, dans l'article 414 c. com., « que la valeur de la marchandise soit déterminée par des experts pris dans le port du reste ou de relâche » ; la répartition opérée par ces mandataires doit être homologuée par le consul de France, ou par le tribunal compétent en pays étranger. Après cette homologation, les bases du rapport ne peuvent être critiquées que si les parties ont interjeté appel de cette décision, dans les délais prescrits, et devant les cours désignées et chargées de statuer sur ces appels.

479. Les dispositions de notre code sont reproduites, ou à peu près, par les autres législations. Partout on prend la valeur des marchandises au port de destination. On les trouve dans l'article 729 du code hollandais; dans les usages admis en Angleterre; et dans ceux qui sont également reconnus aux États-Unis (L. Baily, p. 124; Kent, 111, 74; Philipps, 11, 167; Stevens, 11, 665).

480. Les principes de l'article 415, concernant l'estimation des marchandises *jetées* à la mer, sont également proclamés par toutes les législations, et notamment par le code allemand ainsi conçu : « La valeur des marchandises jetées se règle d'après le cours au comptant du port de destination ou de débarquement. »

481. Après avoir établi les éléments qui doivent servir à déterminer le règlement des avaries communes, entre les divers intéressés, nous devrions établir, par un exemple pratique, l'application de ces diverses règles. Les règle-

Digitized by Google

ments d'avaries sont l'œuvre des dispatcheurs, mais nous estimons qu'un négociant armateur ne saurait demeurer étranger à la facture de ces solutions ; il doit pouvoir contrôler l'œuvre de ses amis ou de ses adversaires. Ce qui nous arrête, c'est que nous n'avons pas eu l'occasion de nous expliquer sur les avaries particulières, et les diverses questions qui se trouvent en opposition dans les lois étrangères. Là encore, on trouve des principes uniformes, mais les questions de détails forment des contrastes qu'il serait utile de faire disparaître. Nous sommes dès lors forcés de renvoyer à d'autres études le règlement tel que nous le croyons utile, dans les relations internationales, et comprenant les réformes nécessaires que nous sollicitons, afin de créer une harmonie parfaite entre toutes les législations. Ce travail trouvera mieux sa place dans nos études comparatives des polices internationales.

482. Les règlements doivent avoir lieu dans le port de relâche ou dans le port de destination suivant les cas. Il n'y a plus de distinction à faire entre les assureurs et les assurés, et les chargeurs et le capitaine, puisque la police française actuelle n'a pas reproduit les termes de l'ancienne police.

483-484. La loi commune devra désormais être applicable aux assureurs; dès lors pour connaître le tribunal compétent entre toutes parties, il faudra consulter les principes généraux des articles 59 et 420 du code de procédure civile, alors même qu'il s'agirait du redressement d'un règlement fait à l'étranger (Mém., 1867, 1, 5).

485. La nécessité pour tous, d'accepter les règlements intervenus à l'étranger, découle de cette raison décisive : que le juge étranger doit appliquer les lois de son pays, et que d'ailleurs le plus souvent il ne connaît pas les lois étrangères. Aussi le règlement du port de destination est-

Digitized by Google

il admis partout. A Hambourg, et dans tous les ports de l'Allemagne, on s'incline devant cette impérieuse nécessité : « Le règlement des avaries communes s'effectue au port de destination, où a lieu la dernière décharge ; si ce règlement ne peut s'effectuer en ce lieu, il aura lieu au port d'attache. »

Cette dernière réserve nous semble utile, les parties peuvent d'ailleurs toujours se concerter et s'entendre sur ce point.

486. L'article 724 du code hollandais s'exprime ainsi : « Le règlement a lieu à la diligence du capitaine par les soins d'experts : les experts sont désignés par les parties ou nommés par le tribunal si le règlement a lieu en Hollande. Leur travail est soumis à l'homologation. A l'étranger, le règlement est fait par les autorités compétentes ; les experts prêtent serment. » Ne dirait-on pas que la loi française a été copiée à peu près textuellement?

487. Les mêmes manières d'opérer sont admises en Angleterre et aux États-Unis. Les auteurs, Philipps et Nolte, se bornent pour les justifier à invoquer les usages constants et la jurisprudence. Ils auraient pu, à notre avis, affirmer que la nécessité s'imposait à tous, et que c'était le seul moyen d'établir entre les divers engagés, l'égalité rigoureuse qui doit être la base fondamentale du règlement. Tous les chargeurs n'ont pu ignorer, en mettant leurs marchandises à bord du navire, qu'il allait être soumis aux lois des pays qu'il aborde, et dès lors ils ne peuvent se plaindre du mode de règlement que les lois de ce pays commandent. Des erreurs sont faciles à redresser entre gens de bonne foi, tandis que le système contraire mettrait la confusion et le désordre dans tous les intérêts.

488. Ainsi, l'unité s'impose par la nécessité. Elle se trouve au fond partout, et une entente universelle serait

Digitized by Google

l'expression d'une nécessité commune et d'une volonté acquise à l'avance. Pour la réaliser et la faire pénétrer dans les lois étrangères, il suffit de propager l'idée et de secouer la routine.

SECTION III

ACCORD SUR LES OBJETS SUSCEPTIBLES D'ASSURANCES.

489. Le plus grand obstacle à l'uniformité des polices maritimes, résulte des dispositions de l'article 347 du code de commerce, ainsi conçu : « Le contrat d'assurance est « nul s'il a pour objet : le fret des marchandises existant à « bord des navires, le profit espéré des marchandises, les « loyers des gens de mer ; les sommes empruntées à la « grosse, les profits maritimes des sommes prêtées à la « grosse. » Cette disposition de la loi française, que l'on trouve dans les anciennes polices d'Anvers, art. 4, et d'Amsterdam, art. 10, se retrouve également dans *Cleirac* et dans l'ordonnance de 1681. *Cleirac* estimait que l'assurance du fret à faire était à la fois *dangereuse* et *immorale :* dangereuse, parce qu'elle tendrait à rendre le maître moins soigneux du navire et de la marchandise; immorale, parce qu'elle ne porte que sur un produit éventuel, une espérance, une illusion, et qu'elle n'est qu'une sorte de pari ou de gageure. L'ordonnance de 1681 avait lutté contre cet esprit de suspicion et de méfiance, mais néanmoins l'article 18 imposait à l'assuré l'obligation de conserver le *risque du dixième*, à moins d'une déclaration expresse de la police; ce qui constituait un progrès notable. Au moment de l'élaboration du code, les chambres de commerce de Nantes et de Bordeaux, et la cour de cassation elle-même, proposèrent d'autoriser l'assurance du fret à faire et du profit espéré, etc., etc. Cette opinion ne préva-

Digitized by Google

lut pas, il y a mieux : les articles 314, 318 et 319 du code de com., créèrent des restrictions nouvelles, et la cour de cassation a considéré, sans cesse, cette interdiction comme étant d'ordre public, et entraînant de plein droit la nullité radicale de l'assurance. (S. 1832. 1. 321. 510.) Toutes ces dispositions étaient inspirées par la méfiance. Elles se comprennent lorsqu'on se rappelle qu'au commencement de ce siècle, on discutait encore gravement la question de savoir si l'assurance était un contrat licite aux yeux de la morale. Sous l'empire de ces scrupules, la loi n'était guère portée à favoriser l'essor des contrats d'assurance, mais à l'heure actuelle, les idées se sont notablement modifiées, et la pratique universelle a démontré que si ce contrat présentait quelques abus, il pouvait *être libre sans cesser d'être loyal.* (Projet, p. 105.)

490-491. Aussi, toutes les nations maritimes ont-elles abrogé ces restrictions, et aucun fait n'a révélé que cette liberté renfermât les dangers qu'on redoutait. Ces assurances sont permises en Angleterre, aux États-Unis, en Allemagne et en Hollande. La législation de la Hollande nous paraît la plus complète et la meilleure. On en trouve la traduction dans l'ouvrage de *M. Frignet* (T. 1, p. 53). En Angleterre, l'assurance du fret n'est soumise à aucune restriction. Le mot *fret* a même un sens plus étendu que dans les autres pays, puisque cette expression comprend : 1° le profit que l'armateur tire de l'usage de son navire ; 2° le profit résultant du transport des marchandises isolées ; 3° l'augmentation de valeur que le transport peut donner à ces mêmes marchandises. La doctrine avait depuis longtemps protesté contre ces prohibitions, et Benecke (T. 1, p. 213) avait démontré, dans son beau livre, l'utilité et la nécessité de ces sortes d'assurances.

492. En France même, les besoins du commerce se sont

Digitized by Google

montrés plus forts que les prohibitions de la loi. Des usages commerciaux se sont établis, dans le but d'éluder l'art. 347, lorsqu'on ne voulait pas se faire assurer à l'étranger, en acceptant, soit une surélévation du navire et des marchandises, soit en contractant des polices d'honneur.

493. Le moment paraît donc venu d'accorder au contrat d'assurance toutes les franchises que comporte sa nature. Le projet de révision s'est borné à autoriser toutes les assurances dans son article 351. A notre avis, il ne suffit pas d'abroger les dispositions de l'art. 347, il faut que le législateur indique les *bases* et les *limites* dans lesquelles ces sortes d'assurance doivent s'exercer. Pour cela, il doit s'inspirer des décisions intervenues dans les sentences qui ont résolu les principales difficultés, suscitées par les polices d'honneur, et surtout des législations étrangères, et notamment des codes allemand et hollandais : c'est ce que nous allons essayer dans les deux paragraphes suivants :

§ 1. — Décisions de la doctrine et de la jurisprudence.

494. Il est peu d'armateurs qui ne prennent actuellement la précaution de faire assurer le fret à faire, soit à l'étranger, soit en France, par une *police d'honneur*. Ces obligations, sans efficacité légale, sont d'autant plus rigoureusement exécutées qu'elles relèvent du tribunal de l'opinion, plus redouté peut-être encore que celui de la loi. « C'est toujours un grand mal, dit *M. Lemonnier*, que la « contradiction que font les mœurs à la loi. Si la théorie « aspire souvent à bon droit à éclairer la pratique, la pra- « tique, à son tour, est toujours le critérium de la théo- « rie, et doit exercer sur elle une puissante et légitime « réaction. »

495. En matière d'assurance sur fret et de police d'hon-

Digitized by Google

neur, le compromis relatif aux difficultés élevées entre les parties doit laisser aux arbitres une liberté entière, et, à défaut, stipuler qu'ils jugeront selon les lois de la conscience et de l'honneur. (Mém. 1858, 11, 70.)

496. En principe, la police sur fret doit être assimilée à la police sur corps; néanmoins, cette assimilation n'est pas absolue, en ce qui concerne les franchises, parce que la navigation use le corps du navire, et en diminue la valeur. Il est d'usage à Bordeaux d'accorder aux assureurs sur fret une franchise de 3 0/0.

497. Les expressions, fret à justifier, que l'on insère dans la police sur fret, n'ont d'effet qu'autant que la marchandise a été réellement mise à bord du dit navire, mais elles se réfèrent à la justification du fret mis en risque au moment et au lieu du départ du navire. Il faut bien tenir compte du déchet naturel, et du creux de route; mais toute perte résultant de la fortune de mer est à la charge de l'assureur. Ces décisions paraissent contraires à une sentence arbitrale rendue par MM. Ravez, de Saget et Duranteau (1834, 1, 242). S'il s'agissait de passagers au lieu de marchandises, la même solution devrait-elle être appliquée? .

498. Dans une assurance sur corps, nous avons vu que l'estimation de gré à gré, vaille plus, vaille *moins*, devait être respectée, à moins d'exagération évidente. Il en est de même dans les cas prévus par l'article 15 de la police nouvelle sur facultés, et toutes les fois qu'il est possible aux assureurs de faire cette preuve. En matière d'assurance sur fret, la même décision résulte d'une sentence rendue par MM. E. Faye, L. Faure et J. Brunet, le 25 septembre 1857. On décide même qu'il est nécessaire, pour qu'il y ait lieu à réduction, que cette évaluation renferme une véritable spéculation à l'égard de l'assureur.

Digitized by Google

499. Par suite de l'assimilation de l'assurance sur fret à l'assurance sur corps, il paraît juste d'appliquer la clause du 1/3 pour différence du neuf au vieux, dans les termes de l'article 20 de la police nouvelle.

500. Les assureurs sur fret devraient contribuer aux avaries communes, en vertu des principes généraux, et de l'art. 330 du code de commerce, mais ils en étaient dispensés par l'ancienne police de Bordeaux, art. 15, ainsi conçu : « La portion des avaries grosses incombant au « fret, ne peut jamais être mise à la charge de l'assurance « sur corps. » Une telle exception nous paraît une conséquence de l'assimilation de l'assurance sur fret à l'assurance sur corps. Par suite, les assureurs ne sauraient être tenus de payer ni commissions, ni agio, ni les intérêts.

501. Le délaissement ne peut être fait aux assureurs lorsque la perte du fret ne s'élève pas à plus des 3/4; mais le délaissement peut avoir lieu dans le cas d'innavigabilité relative.

502. La révolte de l'équipage et des passagers constitue une fortune de mer à la charge des assureurs, surtout des assureurs sur fret qui ont assuré les passages et non les passagers; mais la nourriture des passagers constitue l'un des éléments de la spéculation de l'armateur, et ne peut être déduite du fret recouvré.

503. Les assureurs sur fret n'ont aucun droit au sauvetage du fret, à la suite d'un sinistre donnant ouverture au délaissement du navire, parce que l'article 386 du code de commerce l'attribue aux assureurs sur corps. Par contre, les frais de sauvetage ne peuvent être mis à la charge des assureurs sur fret, lorsque le sauvetage n'a pas empêché la perte.

504. Les avances sur fret avaient donné lieu à de nombreuses sentences; nous pouvons signaler celle du *Michel-*

Digitized by Google

Montaigne, rendue par MM. Couve, Jules Brunet, et V. L. Bordenave, le 10 mai 1870, et la sentence rendue le 24 juillet 1872, à l'occasion du navire le *Bangkok*, par MM. Rateau, Blanchy et Buhan. Mais ces questions perdent beaucoup de leur intérêt, en présence de l'art. 15 de la police française ainsi conçu : « Le fret délaissé avec le navire comprend.... ainsi que tout fret payé d'avance, et non restituable à l'affréteur. »

505. Toutes ces décisions peuvent éclairer les solutions du législateur, mais elles ne paraissent pas suffisantes. Le contrat d'assurance doit rester un contrat d'indemnité et ne jamais devenir une source de gain; il ne faut pas cependant oublier que l'indemnité, pour être complète, doit prendre pour base les principes consacrés par l'article 1149 du code civil ainsi conçu :

« Les dommages et intérêts dus au créancier sont, en « général, de la perte qu'il a faite, et du *gain* dont il a été « privé, etc... » Quand une raison impérieuse d'ordre public ne s'y oppose point, le mieux est, surtout en matière commerciale, de laisser aux parties la liberté de leurs conventions.

§ 2. — Bases et limites.

506. L'assurance sur fret, sur profit, etc.,... est parfaitement libre et dégagée de toute restriction en Angleterre, aux États-Unis, en Hollande et en Allemagne. Le projet de révision du code, et la commission qui siége actuellement à Paris, instituée en conformité de la loi qui abolit la surtaxe de pavillon, ont également adopté ces assurances; mais cela ne suffit pas. Il faut, sous peine de bouleverser les principes et d'enlever à l'assurance son caractère vital, que le législateur fixe les bases et règle les limites de ces contrats.

Digitized by Google

507. En ce qui concerne les assurances sur fret à faire, il est de toute nécessité que la loi s'explique sur la question de savoir, si l'on pourra faire assurer le fret brut ou le fret net, et si l'assurance devra comprendre la valeur du navire au départ, ou sa valeur au port de destination ; enfin, quels seront les éléments qu'il faudra joindre ou retrancher, suivant l'une ou l'autre assurance, et surtout quelle sera la quotité du fret que représentera le fret net ?

508. Personne n'ignore en effet que le fret représente les frais d'armement, les victuailles et toutes les mises dehors ; en outre, l'art. 5 de la police française décide que « la valeur agréée du navire comprend indivisément tous « ses accessoires, notamment les victuailles, avances à « l'équipage, armement et toutes mises dehors, à moins « qu'il ne puisse être justifié que certaines de ces dépenses « concernent un intérêt distinct de celui de la propriété du « navire, etc... » Ainsi, l'assurance du navire au départ, comprend une grande partie des charges qui incombent au fret; dès lors, si l'assuré pouvait faire assurer le fret brut, certains objets seraient assurés deux fois, et il n'aurait aucun intérêt à la conservation du navire ; au contraire, la perte serait une occasion et une source de bénéfices, ce qui est contraire à l'ordre public et aux principes fondamentaux en matière d'assurance.

509. Il est donc nécessaire que la loi s'explique sur un point aussi important. Si l'armateur a fait assurer les frais d'armement avec le corps, il lui sera permis de faire assurer le fret net seulement ; c'est-à-dire le bénéfice que l'armateur doit retirer de l'expédition, déduction faite de toutes les dépenses et de toutes les charges du voyage. Il faut en outre que l'armateur puisse évaluer le *fret net*. Sur ce point, les rédacteurs du projet estiment que le *fret net* représente la 1/2 du fret brut. Cette appréciation paraît

Digitized by Google

exacte, et en harmonie avec les législations étrangères; néanmoins, l'article 22 de la police française admet une évaluation supérieure, puisqu'elle autorise l'assurance du fret, jusqu'à concurrence de 60 0/0 au lieu de 50 0/0.

« Art. 22. Les assurés s'interdisent expressément : 1°.... 2° Les assurances sur fret excédant 60 0/0 du fret à justifier. »

510. Au contraire, si l'armateur veut faire assurer le fret brut, il devra déduire les frais d'armement de l'assurance sur corps, parce que ces frais sont compensés par le fret brut. Il faudra tenir également compte de la détérioration du navire pendant le voyage, détérioration qui se trouve compensée par le fret, et que la jurisprudence fixe à 9 0/0 par année de navigation. Une telle assurance devra porter uniquement sur la valeur présumée du navire à destination. Il resterait dès lors à déterminer cette valeur d'arrivée, suivant la nature, la durée, de chaque navigation. On pourrait y arriver au moyen de la jurisprudence, soit en réglant à l'avance la quotité de détérioration, à tant 0/0 par mois, ainsi que le propose M. Cauvet dans son *Traité des assurances*.

511. Le code allemand (article 800) porte expressément que les frais d'équipement, les loyers et les frais d'assurance ne peuvent être assurés avec le navire, conjointement ou séparément, qu'autant qu'ils n'ont pas été couverts par l'assurance du fret brut; mais l'article 799 du même code paraît autoriser l'assurance du navire, d'après sa valeur *au départ*, ce qui constitue, à notre avis, une erreur grave. Au reste, cette distinction essentielle n'a été consacrée, ni par la loi hollandaise, ni par les jurisprudences anglaise et américaine.

512. En résumé, nous pensons, avec M. de Valroger, que deux systèmes sont seuls possibles, pour que l'assu-

Digitized by Google

rance du fret ne puisse donner lieu à des abus : 1° Si l'assurance du corps comprend les frais d'armement ; on ne peut admettre que l'assurance du fret net, soit à forfait : la 1/2 du fret brut. 2° Si l'armateur veut faire assurer le fret brut, il ne pourra faire assurer que la valeur du navire à l'arrivée.

513. Il ne suffirait pas de déterminer les bases de cette assurance ; le législateur devrait dans les motifs, sinon dans le texte de la loi à intervenir, fixer les éléments constitutifs du fret brut, ou les réductions que devrait subir l'assurance du fret net. La clarté et la précision sont indispensables dans ces questions difficiles. Sur ce point, le projet contient une lacune qu'il faut combler. Les travaux des chambres de commerce n'ont rien statué, ni à Bordeaux, ni ailleurs ; on s'est contenté d'admettre l'article 351, et les principes qu'il renferme.

514. Mieux inspirée, la chambre de commerce de Marseille s'exprimait ainsi :

« Pour l'assurance sur le fret, votre commission a été « d'avis qu'en cas de perte du navire, le fret devrait être « réglé sur le montant du fret justifié, déduction faite :

1° Des salaires de l'équipage que, par suite de la perte du navire, il n'aurait pas été tenu de payer ;

2° Du montant des assurances qui auraient pu être effectuées sur mises hors, victuailles et armement, et que l'assuré sera tenu de déclarer :

3° Du montant des sommes qui auraient pu être reçues pour avances sur fret ;

4° Du montant des billets de grosse souscrits en cours de voyage, quant à la part qui aurait dû être supportée par le fret.

515. En résumé, suivant la chambre de commerce de Marseille, on portera le fret brut à l'avoir de l'assuré, et

Digitized by Google

on le débitera : 1° De toutes les dépenses qui ont été épargnées par la perte ; 2° De toutes les dépenses dont il est couvert par ailleurs ou qui ne constituent pas des déboursés.

516. Les observations de la chambre de commerce nous paraissent justes, mais l'énumération des frais à déduire n'est pas complète, et la chambre n'a entrevu que la perte totale du fret, sans rien statuer pour les cas de perte partielle : nous allons essayer de réparer ces omissions.

517. Les salaires de l'équipage sont à la charge du fret, et il paraît juste de les déduire dans le cas où ils ne sont pas réellement déboursés. Quant aux frais de conduite et de rapatriement, que la jurisprudence impose à l'armateur, même sur sa fortune de terre, il ne paraît pas possible de les passer sous silence. Il faut également déduire les frais de navigation, de quai, de port, pilotage, etc., etc.. que le capitaine aurait dû payer, en entrant au port de destination.

518-519. Il faudra déduire du fret tous les frais d'armement, s'ils ont été assurés avec le corps, conformément à l'article 5 de la police française ; mais dans ce cas, il faudra porter à l'actif de l'assuré la détérioration du navire pendant le voyage, si la valeur du navire au départ, a été assurée.

520. Enfin, on ne comprendrait pas pourquoi l'assuré serait dispensé de déclarer les polices d'honneur, aussi bien que les diverses assurances qu'il aurait pu contracter, ainsi que les avances reçues. En un mot, l'assuré doit recevoir le fret intégral, mais rien au-delà ; ainsi l'exigent la vérité et la justice.

521. A côté de la perte totale, qui résulte du naufrage ou de l'innavigabilité du navire au port de relâche, se trouve la perte partielle ou la vente d'une partie de la cargaison, ce qui ne dispense pas le chargeur d'acquitter le

Digitized by Google

fret sur cette portion, suivant les articles 298 et 501, et contrairement à ce qui a lieu dans les cas de naufrage, d'échouement, de pillage par les pirates ou de prise par les ennemis, « article 302 du code de commerce. »

522. Il y a perte partielle du fret, toutes les fois, que par suite de perte du navire ou de blocus du port de destination (art. 279, 296), le capitaine n'a droit qu'à un fret de distance. On perd également une portion du fret, lorsque une relâche prolongeant le voyage, donne lieu à des dépenses extraordinaires ou à une augmentation de dépenses. Les pertes directes ou indirectes doivent-elles être mises à la charge de l'assureur sur fret ? Il est clair que cet accroissement de dépenses, telles que salaires et nourriture de l'équipage pendant la relâche, frais de navigation, de conduite, de rapatriement ou autres, sont des avaries particulières du fret, qui incombent à cet assureur.

523. Si le législateur consent à autoriser l'assurance du fret, avec la clause *franc d'avaries*, franc de carène, de coulage, etc...., il faudra ajouter une mention spéciale à l'article 409 c. com., parce qu'il ne se réfère qu'aux marchandises et au navire. C'est une lacune très-importante et fort délicate à combler.

524. Enfin, l'assuré sur fret peut-il faire le délaissement? Sur ce point encore, il est de toute évidence que le législateur devra s'expliquer. Il devra énoncer les cas dans lesquels il pourra avoir lieu; sur quels objets il devra porter; et quels en seront les effets et les conséquences. Il devra abroger l'article 386 c. com. qui attribue le fret à l'assureur sur corps. L'attribution du fret des marchandises sauvées à l'assureur sur corps ne sera plus admissible, avec l'assurance du fret; il sera juste d'attribuer à ce dernier les épaves du fret délaissé. Le projet de révision s'est borné à décider que le fret appartiendrait à l'assurance sur fret, sans donner

Digitized by Google

le motif de cette conclusion, et sans parler du cas où le délaissement sera facultatif. Ces deux points ont une trop haute importance pour que le commerce ne soit pas éclairé par une disposition légale nette et précise.

525. En cas de contribution, le fret d'après la loi nouvelle devrait contribuer pour sa valeur totale. Quelle sera cette valeur ? Sans aucun doute la valeur nette ; cette valeur est, en général, fixée en France à 1/2 de la valeur totale ; tandis que dans les pays étrangers, elle est tantôt de 1/5, tantôt de 1/3, tantôt de 1/2. Sur ce point encore, une explication claire et précise devient indispensable.

526. Notre ordonnance, dit Emérigon, (1,232), défend l'assurance du profit espéré ; en effet, le profit dépend d'un événement incertain et d'une négociation future. Ce profit est un être moral qui ne se trouve point dans le navire, et qui, par conséquent, ne peut être assuré ; mais lorsque le profit est fait et réellement acquis, le marchand peut le faire assurer. » La doctrine et la jurisprudence se sont conformées à cette opinion ; tandis que la cour de Rouen déclarait nulle une assurance sur marchandises, parce que l'estimation avait été exagérée par l'assuré, le tribunal de commerce déclarait valable l'assurance de la hausse de la marchandise survenue depuis le contrat, en se fondant sur ce qu'il s'agissait d'un profit acquis, et non d'un profit espéré (J. M. 1868. 11. 165. 170. Mém. 1867. 11. 111.)

527. L'autorisation d'assurer le profit espéré, mettra un terme à ces controverses. Le projet autorisait cette assurance, sans s'inquiéter, ni de la quotité du profit qui pourraît faire l'objet du contrat, ni du lieu où devrait se faire l'évaluation de ce profit, ni des déductions à opérer, afin de constater le profit réel. Il n'est pourtant guère possible d'autoriser un chargeur à faire assurer tout le profit qu'il lui plaira, parce que ce contrat dégénérerait en une véri-

Digitized by Google

table gageure. Il nous paraît dès lors nécessaire de décider que le profit réel sera seul susceptible d'assurance.

528. Comment fixer et déterminer à l'avance d'une manière certaine le profit réel? Son évaluation dépend du cours du marché à destination ; de l'époque de l'arrivée du navire ; de la situation du port lui-même ; et même des divers événements qui peuvent arrêter ou retarder son arrivée. Benecke proposait de contracter l'assurance sans évaluation préalable ; mais la pratique résiste aux assurances sans évaluation, et l'usage a prévalu de fixer le profit espéré dans la police, sauf aux assureurs à contester l'estimation lorsqu'elle leur paraîtra exagérée.

529. Le code hollandais porte que « le profit pouvant faire la matière de l'assurance sera constaté par les prix courants et à défaut par experts. » Dans les ports d'une certaine importance, et pour certaines denrées ordinaires, les mercuriales publiées par les courtiers peuvent suffire ; dans les ports éloignés et peu fréquentés, ou bien s'il s'agit d'une nature spéciale de marchandises, les cotes officielles n'existent pas. Il sera nécessaire d'accepter des parères, de recourir à une expertise, ou de se livrer à la bonne foi, afin de constater l'existence du profit et son évaluation.

530. Autre question non moins intéressante. A quelle date faudra-t-il prendre le cours du marché à destination? Sera-ce le prix courant du jour de l'assurance? sera-ce la date du jour de l'arrivée présumée du navire? La chambre de commerce de Marseille proposait de prendre le cours du port de destination *au jour de l'assurance*. M. Benecke a soutenu qu'il y avait lieu, au contraire, de prendre le cours de la date présumée de l'arrivée du navire. La première opinion serait en opposition directe avec la spéculation du chargeur, et ne paraît être fondée, sur aucun motif appréciable ; elle serait contraire au fait lui-même et à l'inten-

Digitized by Google

tion de l'assuré, qui a voulu réaliser sa spéculation à l'arrivée du navire, et courir les chances de hausse ou de baisse, puisqu'il n'a pas contracté une vente à livrer. La chambre de commerce a néanmoins raison, lorsqu'elle fait remarquer que sur le prix du lieu de destination, il faut déduire le fret et les frais.

531. L'opinion soutenue par Benecke serait plus acceptable et plus facile à réaliser, grâce à la connaissance des routes maritimes, et à la facilité moderne des moyens de communication; seulement, cette opinion ne peut recevoir de sanction dans le cas d'une relâche forcée, ou lorsque la marchandise n'arrive pas à destination. Elle pourrait tout au plus être acceptée au moyen de présomptions légales, sauf à examiner si le commerce pourrait se contenter de moyens aussi fragiles.

Il appartiendra au législateur de faire un choix entre ces deux systèmes, ou d'en créer un autre, plus pratique et plus utile. M. de Courcy proposait une surélévation à forfait de 10 0/0 ou 20 0/0 et même d'une somme supérieure, sauf justification; cette dernière condition renouvelle les mêmes incertitudes, et l'opinion de M. de Courcy n'aurait aucune valeur, si les prix courants se trouvaient inférieurs. A notre avis, il serait préférable de laisser aux parties le soin de stipuler dans chaque affaire, et à forfait, le profit espéré. Une estimation de gré à gré serait respectée par les tribunaux, toutes les fois qu'elle ne serait pas exagérée, et qu'elle ne contiendrait pas une spéculation, à l'encontre de l'assureur. Cette solution nous paraîtrait préférable à une intervention législative, qui peut être souvent inutile ou inopportune.

532. Si au lieu d'une hausse, il y avait baisse sur la marchandise, quid juris? Si la convention est à forfait, le résultat n'aura aucune influence, mais dans le cas contraire

Digitized by Google

l'article 622 du code hollandais décide que l'assureur sera libéré, et qu'il ne doit rien, si les marchandises assurées ne laissent aucun profit.

533. Le même code autorise l'assureur à contester l'évaluation, par cela seul qu'ultérieurement, l'exagération pourrait être constatée. En revanche, l'article 797 du code allemand ne permet de critiquer l'évaluation que lorsque elle dépasse le profit qu'il était permis d'espérer, au moment de l'assurance, d'après les saines appréciations commerciales. Ce système, large et vraiment pratique, n'aurait pas été accueilli par l'arrêt de la cour de Rouen que nous avons cité. Elle décide, en effet, que l'exagération intentionnelle constitue à elle seule le dol et la fraude, sans qu'il soit nécessaire d'apporter aucune justification.

534. En Hollande, la loi, « article 615 », défend aussi d'assurer en bloc la marchandise et le profit; elle exige que le profit soit évalué à part, dans le contrat, avec la désignation des marchandises sur lesquelles il est espéré. Quant au code allemand, dans une assurance en bloc, le profit doit toujours être estimé à 10 0/0.

535. Le législateur aura à choisir l'un ou l'autre de ces systèmes. Dans tous les cas, la marchandise devra être assurée, suivant sa valeur réelle, sans comprendre la surélévation de 10 0/0, admise dans la pratique actuelle. Mais devra-t-on se référer au prix courant ou au prix de facture? Le prix courant peut causer une perte à l'assuré et la facture est susceptible de fraude? Néanmoins, comme la bonne foi, qui est l'âme du commerce, doit toujours être présumée, nous inclinons vers l'acceptation du prix de facture, sauf à l'assureur à démontrer le dol ou la fraude.

536. Si la perte est totale, le règlement sera facile entre l'assureur et l'assuré; il y aura perte totale du profit, toutes les fois que la marchandise n'arrive pas à destination, soit

Digitized by Google

parce qu'elle a péri en cours de navigation, soit parce qu'elle a été vendue dans un port de relâche. Si la vente en cours de voyage avait produit quelques bénéfices il faudrait les déduire de la somme à réclamer à l'assureur. Telles sont également les dispositions des articles 860 à 863 du code allemand.

Dans les cas de perte partielle de la marchandise, le même code dispose, dans l'article 883, qu'il y aura lieu de régler la perte ou le profit dans la même proportion. Ces solutions nous paraissent justes et nous les signalons à l'attention du législateur.

537. L'avarie de la marchandise soulève des difficultés plus compliquées. L'avarie laisse subsister le fret, les droits de navigation, et les autres droits d'entrée et de sortie du port de destination. La perte causée par l'avarie ne permet pas à l'expéditeur de trouver la compensation de ces frais, dans la valeur qu'il obtient, à la vente de la marchandise avariée. Il faudra donc, pour ce cas spécial, autoriser l'assuré à comprendre tous ses frais généraux dans l'assurance, sauf à en opérer la réduction en cas de perte totale de la marchandise. Le code hollandais a réglé cette situation dans les articles 613 et suivants. Ce genre d'assurance, applicable aux marchandises avariées, est très-usuel sur les places du nord de l'Europe.

538. Si l'article 334 du code de com. autorise l'assurance des sommes prêtées à la grosse; l'article 347 du même code prohibe l'assurance du profit espéré. Dès lors, le prêteur devra être autorisé à assurer le profit des deniers qui représente pour lui le bénéfice de sa spéculation. Dans le profit, se trouvent compris l'intérêt de l'argent, les droits de change, de commission, etc., etc. Il n'est pas aléatoire comme le profit espéré ; il n'est nullement soumis aux fluctuations d'un cours quelconque, puisqu'il est toujours déterminé à l'avance.

Digitized by Google

Une pareille autorisation sera le plus puissant moyen de ramener le taux des profits maritimes à des prix normaux, quoique rémunérateurs. Les exigences du prêteur seront d'autant moins élevées, qu'il se trouvera mieux garanti contre les chances de perte. Toute restriction apportée aux droits du prêteur, nuit au crédit des navires, et par suite aux intérêts du commerce maritime. D'ailleurs, dans la pratique, les profits maritimes sont presque toujours garantis par des polices d'honneur.

539. Le code allemand et le code hollandais prohibent l'assurance des loyers de l'équipage. Le projet de révision l'autorisait sans motif spécial. Cette assurance est également permise en Angleterre et aux États-Unis.

M. de Courcy propose une distinction entre les salaires acquis et les loyers futurs. Il reconnaît que les salaires gagnés doivent être assurés; quant aux autres, cet esprit si distingué et si pratique estime que l'intérêt du navire, de l'expédition et le maintien des articles 258 et 259, interdisent une telle assurance.

« La sécurité de la navigation demande que l'équipage « demeure intéressé au retour du navire ou au sauvetage « des débris et de la cargaison. D'ailleurs nos populations « maritimes ne réclament nullement la faculté de faire as- « surer leurs loyers, et les polices d'honneur en ces matières « sont sans exemple.

540. Au moment où nous écrivons ces lignes, on nous communique une lettre adressée par la chambre de commerce de Bordeaux à monsieur le Ministre de la Marine, dans laquelle, la chambre se plaint de la rareté des matelots, et propose le moyen suivant, de remédier aux difficultés que rencontre l'armement des navires marchands. « Les facili- « tés que l'on accorderait aux marins de sauvegarder leurs « salaires seraient, à nos yeux, le plus puissant des stimu-

Digitized by Google

« lants. » Entre ces deux opinions, nous n'hésitons pas à préférer celle de la chambre de commerce de Bordeaux; nous ajoutons qu'un exemple récent nous a démontré la nécessité de cette autorisation. Un capitaine avait perdu son navire, peut-être un peu par imprudence; le naufrage faisait perdre les gages aux matelots; aussi, dans l'enquête, les menaces les plus violentes et les accusations les plus téméraires ne lui furent pas épargnées. Si ces marins avaient eu leurs salaires sauvegardés par une assurance, leurs récriminations auraient eu un caractère plus calme, et ils n'auraient pas eu à subir les rigueurs des tribunaux maritimes.

Il s'agirait, seulement, de trouver le moyen de satisfaire en même temps, l'intérêt de l'armement et celui des matelots. A notre avis, la conciliation de ces deux intérêts qui paraissent en opposition serait trouvée, si on voulait adopter l'article 263 du projet de révision, et rendre cette disposition applicable à l'assurance des loyers. Il faudrait déclarer l'assurance nulle, toutes les fois qu'il serait justifié que le matelot n'a pas fait tout ce qui était en son pouvoir pour sauver le navire. Une semblable résolution serait en harmonie avec la législation anglaise, la loi des États-Unis du 7 juin 1872, et les articles 32 et 33 de la loi allemande du 27 décembre 1872 (Sirey, 1874, 1, 28).

541. Nous approuvons la disposition du projet, qui aurait voulu interdire l'assurance des sommes empruntées à la grosse, parce que l'emprunteur ne court aucun risque de les perdre, puisque, en cas de perte de l'objet sur lequel l'emprunt a été affecté, il se trouve libéré. Au surplus, une pareille somme n'est pas exposée aux risques de la navigation; elle est incorporée au navire et se confond avec lui, ce qui serait à lui seul un motif suffisant pour le faire exclure de l'assurance. Une pareille assurance, suivant M. de

Digitized by Google

Courcy, ferait double emploi et serait une spéculation abusive.

542. Enfin, la preuve de ces divers intérêts devrait être soumise aux conditions ordinaires de la preuve sur corps ou sur facultés. Elle devrait résulter de tous les documents certains et probants admis en matière commerciale. La preuve des salaires résulterait du rôle d'équipage comme raison déterminante, mais en cas de contestation, l'article 250 code com. pourrait également être invoqué.

SECTION IV

ACCORD SUR LES BASES A DONNER AU CRÉDIT MARITIME. — DE L'HYPOTHÈQUE MARITIME, DES PRIVILÉGES, ETC.

543. Les navires marchands représentent un élément important de la fortune publique. Leur caractère légal les rend peu propres à l'exercice d'un droit réel, et seuls, ou presque seuls, ils ne peuvent être un instrument de crédit. Meubles, ils ne sauraient recevoir l'empreinte d'une hypothèque, et quoique meubles, ils ne peuvent être donnés en gage, parce que la remise du gage en la possession du créancier, paraît être la condition essentielle et fondamentale de tout contrat de nantissement.

Cette anomalie, plus frappante de jour en jour, à mesure que les nécessités du crédit augmentent, avec le développement des grandes entreprises, a provoqué depuis de longues années, les réclamations du commerce maritime. Tout le monde s'accorde à reconnaître : que le capital maritime ne doit pas être immobilisé, et qu'il faut fournir au propriétaire d'un navire les moyens de faire appel au crédit. La diversité des opinions surgit, dès qu'il faut mettre en pratique un mode du crédit, qui soit en même temps, facile à obtenir, facile à négocier, peu onéreux, et néanmoins rému-

Digitized by Google

nérateur pour le prêteur. Il doit surtout inspirer sécurité et confiance au capitaliste, qui confie ses deniers aux hasards de la navigation.

544. Le désir de trouver tous ces caractères réunis dans un instrument fiduciaire, a porté les jurisconsultes et les hommes pratiques à proposer tour à tour : le pret sur acte de francisation; l'application des warants à la propriété-navire et enfin la création de l'hypothèque maritime. Ces trois formes de crédit sont-elles de nature à réaliser les espérances de leurs auteurs? sont-elles assez sûres pour permettre aux capitaux de s'adresser avec confiance et sécurité aux armements?

545. Les prets sur acte de francisation avaient obtenu un accueil favorable, mais ils ont été abandonnés parce qu'ils étaient trop onéreux, et non sans péril pour le prêteur, devenu propriétaire apparent du navire, et responsable aux yeux des tiers. Depuis l'abrogation des articles 56 et 64 de la loi de 1818, par celle du 28 février 1872, sur l'enregistrement des navires, ce mode d'emprunt paraît définitivement condamné.

546. L'application des warrants à la propriété-navire, proposée par notre éloquent ami M. Aldrick Caumont, avocat au Hâvre, est restée sans écho, et ne semble pas avoir subi, au sein de la Commission, une discussion bien approfondie. Ce système ne nous paraît pas avoir été suffisamment compris et apprécié. Il pouvait présenter quelques inconvénients, mais il comportait des avantages sérieux et pratiques.

547. La création de l'hypothèque maritime, proposée par le tribunal de commerce de Bordeaux en 1865, avait été discutée et organisée par la commission, chargée de réviser le code maritime en 1867. La 14e commission d'initiative parlementaire a remanié ce travail, et soumis à l'Assemblée

Digitized by Google

nationale, un projet sur l'hypothèque maritime, qui a été adopté le 10 décembre 1874.

Nous voulons examiner les dispositions de cette loi, ayant un rapport direct avec les questions d'assurance, qui font l'objet de ce travail. Nous ne croyons pas devoir y faire figurer l'examen des articles relatifs à sa constitution, son assiette, et sa publicité, quoique sur ces points, la loi contienne des formalités presque incompatibles avec la célérité et la rapidité nécessaires aux opérations commerciales.

548. Les dispositions les plus importantes de la loi se trouvent consignées dans les articles 17 et 18 ainsi conçus :

Article 17. — « En cas de perte ou d'innavigabilité du navire, les droits des créanciers s'exercent sur les choses sauvées ou sur leur produit, alors même que les créances ne seraient pas encore échues. Ils s'exercent également dans l'ordre des inscriptions sur le produit des assurances qui auraient été faites par l'emprunteur sur le navire hypothéqué. Dans le cas prévu par le présent article, l'inscription de l'hypothèque vaut opposition au paiement de l'indemnité d'assurance ; les créanciers inscrits ou leurs cessionnaires peuvent, de leur côté, faire assurer le navire pour la garantie de leurs créances.

Les assureurs avec lesquels ils ont contracté l'assurance, sont, lors du remboursement, subrogés à leurs droits contre le débiteur ; » (V. Déclaration des assureurs de Bordeaux du 19 mars 1875.)

Article 18. — « Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur un navire ou portion de navire, le suivent, en quelques mains qu'il passe, suivant l'ordre de leurs inscriptions.

Si l'hypothèque ne grève qu'une portion de navire, le créancier ne peut saisir et faire vendre que la portion qui lui est affectée. Toutefois si plus de 1/2 du navire se trouve

Digitized by Google

hypothéqué, le créancier pourra après saisie, le faire vendre en totalité, à charge d'appeler à la vente les copropriétaires;

Par dérogation à l'article 883 du code civil, les hypothèques consenties durant l'indivision, par un ou plusieurs des copropriétaires sur une portion de navire, continuent à subsister après le partage ou la licitation.

Toutefois, si la licitation s'est faite en justice, dans les formes déterminées par les articles 201 et suivants du code de commerce, le droit des créanciers, n'ayant hypothèque que sur une portion du navire, sera limité au droit de préférence sur la partie du prix afférente à l'intérêt hypothéqué. »

Ces dispositions constituent une véritable révolution dans les idées françaises, en matière d'hypothèque, et une création hardie et sans précédents dans nos mœurs juridiques et dans notre droit ancien et moderne. Aussi dès l'apparition de la loi, les assureurs faisaient insérer, dans tous les journaux français, la note suivante :

« Les assureurs maritimes français se sont vivement préoccupés de la situation qui est faite au commerce en général, et à leur industrie en particulier, par la loi sur l'hypothèque maritime que l'Assemblée nationale a votée dans sa séance du 10 décembre 1874.

Cette loi, qui entrera en vigueur le 1er mai prochain, introduit une innovation dans notre procédure, en édictant par son article 17, qu'en cas de perte ou d'innavigabilité du navire, l'inscription de l'hypothèque vaut opposition au paiement de l'indemnité d'assurance.

Cette opposition légale, indépendante de toute notification directe à l'assureur tiers-saisi, obligera celui-ci à exiger de tout assuré la justification que le navire perdu ou condamné était libre d'hypothèque. De là, des formalités qui, en gênant le commerce, ne garantiront pas toujours l'assureur contre le danger de payer deux fois.

Digitized by Google

Dans cette situation, les assureurs français ont décidé qu'ils ne souscriront aucune police d'assurance sur corps de navire, qui ne contienne la clause suivante : « La con-« dition de validité de la présente police est que le navire « ne soit grevé d'aucune hypothèque maritime actuelle ni « éventuelle. Il est interdit, à peine de nullité de la police, « pour les risques restant à courir, de faire, pendant la « durée des risques, aucun emprunt hypothécaire sur le « navire, sans le consentement des assureurs. »

« Les assureurs membres du Comité vous seront fort reconnaissants, monsieur le directeur, si par l'insertion de cette lettre dans votre estimable journal, vous voulez bien porter la mesure qu'ils ont adoptée à la connaissance de MM. les armateurs de votre port. »

Bientôt après, et le 15 juin 1875, ils décidaient en congrès général, que la clause suivante serait insérée textuellement dans toute assurance sur corps : voiliers et vapeurs :

« Toute hypothèque maritime, grèvant l'intérêt assuré au moment de la signature de la police, doit être déclarée dans ledit contrat, sous peine de nullité de l'assurance.

L'assurance serait également frappée de nullité, mais seulement pour le temps restant à courir, si, pendant la durée des risques, il était contracté un emprunt hypothécaire sur l'intérêt assuré, sans le consentement des assureurs.

Les dispositions des deux paragraphes qui précèdent, s'appliquent même à l'hypothèque facultative, dont réserve serait faite conformément à l'art. 26 de la loi du 10 décembre 1874.

Nous n'examinons pas encore si cette intervention a été légale, et si elle n'a pas excédé les craintes que les assureurs ont pu concevoir, nous nous bornons, quant à présent, à constater qu'elle a absolument paralysé les effets de

Digitized by Google

la loi, et qu'elle n'a reçu, du moins à notre connaissance, aucune application sur notre place.

549. Pour assurer le succès de leur système, les auteurs de la loi ont invoqué les lois étrangères : le code italien, la loi de Prusse et le mortgage anglais. Ces exemples ne nous ont pas paru bien choisis.

La loi italienne constitue une véritable dation en gage, et nullement un contrat hypothécaire, avec cette particularité singulière : que lorsque le capitaine est propriétaire ou co-propriétaire du navire, le prêteur doit placer un subrécargue à bord. « Article 287. »

« Pour assurer la valeur du gage, dans l'intérêt des tiers, il est en outre nécessaire de députer un gardien, si le propriétaire de tout ou partie du navire, est en même temps le capitaine. Dans les autres cas, on regarde comme gardien dans l'intérêt du créancier, le capitaine lui-même. » Ainsi ce sont bien les conditions habituelles du gage : la possession entre les mains du créancier ou d'un tiers convenu entre les parties, suivant l'article 92 de notre code, et nullement les caractères de l'hypothèque.

550. Les procès-verbaux de la conférence de Hambourg, en 1868, qui ont passé sous nos yeux, attestent que la loi de Prusse n'a pas été accueillie avec faveur par cette assemblée du commerce allemand. On y trouve que le gage conventionnel sur les navires est peu en usage, et qu'il n'est pas à désirer qu'il entre dans la pratique. Enfin, le nouveau code de commerce de l'empire d'Allemagne a formellement repoussé l'hypothèque maritime.

551. Si le mortgage anglais fonctionne en Angleterre, nous verrons sous quelles conditions, et pourquoi il a pu s'acclimater dans un pays, dont la législation ne consacre ni privilége, ni hypothèque. A ces exemples, on pourrait ajouter celui de la Hollande. L'hypothèque maritime est

Digitized by Google

réglée avec beaucoup de soins par le code néerlandais et par les ordonnances maritimes postérieures. On a pris toutes les mesures utiles, afin d'assurer la publicité et le droit de préférence du prêteur. L'hypothèque n'est primée que par les créanciers privilégiés de l'article 191 de notre code et le privilége du vendeur du navire. Malgré ces éléments de sécurité, il paraît certain qu'en Hollande, il n'est fait qu'un usage très-restreint de l'hypothèque, et les capitaux sont plus disposés à lui refuser qu'à lui prêter leur concours. Les mêmes résultats sont constatés en Danemarck, où l'hypothèque fonctionne depuis un certain nombre d'années.

552. Après ces observations générales, nous abordons les innovations de la loi sur l'hypothèque maritime dans les paragraphes suivants :

L'article 17 décide : 1° Qu'en cas de perte ou d'innavigabilité, les droits des créanciers hypothécaires s'exercent sur les choses sauvées ou leur produit, alors même que la créance ne serait pas échue; 2° Que ces droits s'exercent sur le produit des assurances dans l'ordre des inscriptions; 3° Que l'inscription de l'hypothèque vaut opposition au paiement de l'indemnité d'assurance.

Les faveurs accordées aux n°s 1 et 2 nous paraissent provenir d'excellentes intentions, mais nous nous demandons : si ces dispositions pourront apporter un concours utile au créancier hypothécaire? Quelle sera l'étendue, la limite, et le rang de ce créancier? Son droit se trouvera constamment en concours avec les assureurs sur corps ou sur fret, devenus propriétaires du sauvetage par le délaissement accepté; avec le prêteur à la grosse suivant l'article 331 du code de commerce; avec les salaires de l'équipage; avec les créanciers de l'article 216 qui auront accepté l'abandon, ou enfin, avec les sauveteurs eux-mêmes, qui pourront ré-

Digitized by Google

clamer, ou le tiers, suivant l'ordonnance de 1681, ou une indemnité considérable, suivant la jurisprudence. L'article 27 de la loi s'explique bien à l'égard des créanciers privilégiés de l'article 191, mais à l'égard des autres quelle sera sa situation? Questions difficiles et délicates, sur lesquelles le législateur aurait dû s'expliquer, sous peine d'effrayer les capitaux, disposés à tenter l'aventure. Notre appréciation ne pourrait être d'un grand poids; de pareilles questions ne peuvent résulter d'une induction ou d'une interprétation.

Quant au n° 3, la création d'une opposition légale nous paraît sans précédents dans notre arsenal législatif, mais ce ne serait rien, si elle ne créait pas une situation difficile aux assureurs et aux assurés. Pour les premiers, ils seront peut-être couverts par le certificat qu'ils exigeront de la douane, constatant que l'hypothèque n'existe pas ou qu'elle a été radiée, ou enfin qu'il y a péremption; mais pour l'assuré impatient de toucher son indemnité, et de s'engager dans de nouvelles spéculations, que d'ennuis, de temps perdu et de préjudice! Comment s'y prendra-t-il dans le cas d'une hypothèque éventuelle? Faudra-t-il qu'il rapporte un certificat de l'autorité consulaire de tous les ports où le navire aura touché, et ces attestations suffiront-elles? Cette situation nous paraît inextricable.

L'article 17 ne parle pas des indemnités dues pour avaries. Il résulte du rapport de la loi que cette omission a été intentionnelle « dans le but d'éviter aux assurances des embarras trop fréquents. » Cette raison ne nous satisfait guère. Dans la pratique, l'armateur a le choix entre le délaissement et le règlement en avaries. Or, si les navires ne sont grevés d'hypothèque que pour des sommes minimes, ou si les armateurs sont honnêtes, leur conduite sera toute tracée; ils opteront pour l'action en délaissement afin de

Digitized by Google

restituer le capital au créancier. Mais si les créances hypothécaires sont nombreuses ou élevées, et si l'armateur est peu scrupuleux, il optera pour le règlement en avaries, encaissera le produit, et fera procéder à la vente du navire sans effectuer les réparations. Le produit de la vente sera bien le gage des créanciers, mais son peu d'élévation sera un désastre pour les créanciers hypothécaires.

553. Dans le but évident de corriger des inconvénients qui n'ont pu échapper à la perpicacité des auteurs de la loi, les § 3 et 4 de l'article 17 s'expriment ainsi :

« Les créanciers inscrits ou leurs cessionnaires peuvent de leur côté faire assurer le navire pour la garantie de leur créance ;

« Les assureurs avec lesquels ils ont contracté l'assurance, sont, lors du remboursement, subrogés à leurs droits contre le débiteur. »

554. Lorsque l'article 347 aura été abrogé et que l'assurance sur fret sera permise, la tradition de la police sur fret (sous déduction de la prime), pourra offrir une garantie éventuelle au créancier, dans ses rapports privés avec son débiteur, pourvu que le navire trouve un fret de sortie et ne parte pas sur lest. A cette incertitude, il faut joindre une heureuse traversée, et un retour favorable, car, s'il revient *à vide*, ou avec un chargement incomplet, la détention de la police sera une lettre morte, l'emprunteur restera obéré et pour se libérer il faudra réaliser le gage.

555. Mais que faut-il penser de la subrogation légale et du droit nouveau accordé au créancier hypothécaire? Et tout d'abord, quid de l'assurance du navire, quid de l'assurance de la créance elle-même?

Avant d'examiner cette double question, avec le concours d'une hypothèque maritime, examinons-la au regard d'une créance ordinaire, non assortie d'une hypothèque ou d'un

Digitized by Google

privilége et demandons-nous : Si la cession de l'indemnité d'assurance serait juste; Si ce créancier pourra valablement faire assurer, soit le navire, soit la créance? Constatons d'abord, que si ce résultat était possible, la loi hypothécaire serait à peu près inutile, et ensuite que la question n'est pas nouvelle en ce qui touche la subrogation?

Avant la loi du 14 juin 1841, qui a consacré la séparation absolue entre la fortune de terre et la fortune de mer de l'armateur, on décidait que l'indemnité d'assurance serait comprise dans l'abandon du navire et du fret. Un savant auteur, M. Pardessus, regardait cet abandon comme une conséquence naturelle de l'article 216 c. com. et son opinion avait été adoptée par quelques cours du Royaume. Au moment de la discussion de la loi, MM. Camille Périer et Dalloz démontrèrent avec succès, en se fondant sur Emérigon : que les raisons avancées par Pardessus et Valin étaient peu fondées; et la chambre refusa d'adopter une mesure en opposition formelle avec les véritables intérêts du commerce.

Cette doctrine paraissait à tout jamais condamnée, lorsque en 1863, elle fut, en quelque sorte, ressuscitée par M. de Courcy, dans une brochure intitulée « Réforme internationale du droit maritime. » Elle a été écartée pour la deuxième fois, dans le projet de révision dressé par la commission, dont M. de Courcy fut l'un des membres les plus actifs et les plus compétents.

556. Ce résultat nous paraît juste. L'assurance est un acte de sécurité et de prévoyance. Moyennant un sacrifice emprunté à sa fortune de terre, l'armateur essaye de conjurer les effets des fortunes de mer qu'il ne peut prévenir. C'est un acte en dehors de l'opération maritime, que le créancier ne peut ni lui imposer, ni lui interdire. Est-il

Digitized by Google

juste de lui en enlever le bénéfice, et d'autoriser le prêteur à en recueillir les avantages au moyen d'une subrogation? Malgré le texte formel de la loi, il nous répugne d'accepter des conséquences qui n'ont, certes pas, été prévues? C'est le moyen le plus efficace, à notre avis, de faire disparaître l'assurance de la pratique, et de chasser les capitaux du domaine de la mer. Il n'y a plus de fortune de terre, et il faut du même coup abolir l'article 216. Il faut également défendre à l'armateur de contracter une hypothèque éventuelle, lorsque d'autres créances de nature hypothécaire frapperont déjà le navire.

557. En supposant même que l'armateur, vaincu par la nécessité, ait consenti à cette subrogation, quelle sécurité cette police fournira-t-elle au capitaliste? Elle pourra produire certains effets en cas de naufrage du navire, sauf certaines éventualités, et notamment le droit de priorité des créances privilégiées. Mais si le voyage s'effectue avec succès, le prêteur aura pour garantie unique, le gage dont la valeur sera réduite par l'usure naturelle, à raison de 9 0/0 par chaque année de navigation. Il faut également prévoir le cas, où des avaries successives auront épuisé, en tout ou en partie, le contrat d'assurance. Nous ne dirons rien des nullités, réticences, exceptions ou autres difficultés que les assureurs peuvent invoquer. Dans ces diverses hypothèses, à quoi peut servir le droit de subrogation? Il nous semble inique dans son exercice et inutile dans la plupart des cas. Mais nous ne trouvons nulle part que son efficacité soit bien concluante!

558. Les rédacteurs de la loi ont dû balancer ces difficultés, et, pour les atténuer, ils ont cru pouvoir autoriser l'assurance directe du navire par le créancier hypothécaire? Or, une telle assurance qui serait nulle et de nul effet au regard d'une créance ordinaire, sera-t-elle plus

Digitized by Google

favorable au créancier hypothécaire? Sur ce point, l'innovation du législateur est flagrante, parce que jusqu'à ce jour, pour être valable, l'assurance devait, en règle générale, porter sur des objets *sujets* aux risques de la navigation, aux termes de l'article 334 c. com. Aussi, la jurisprudence avait-elle annulé, non-seulement l'assurance du navire, mais aussi l'assurance de la créance elle-même, ainsi que le démontrent les décisions suivantes.

559. Dans le premier cas, il s'agit de l'assurance du navire par un créancier de l'armateur, et l'on décide que la présence simultanée de deux assurances, couvrant le même risque, constitue une réticence. Un sieur Tanner, Anglais d'origine, avait prêté 25,000 f^cs^ à l'armateur du navire « *Le Durbam* », capitaine Milroy, et avait reçu un mortgage sur le navire, conformément à la loi anglaise. M. Tanner fit assurer en France le navire pour la somme de 25,000 f^cs^. Ce navire s'est perdu dans les mers de la Chine le 2 avril 1865. M. Tanner a fait signifier un acte de délaissement à ses assureurs, et a réclamé le paiement de la somme souscrite. Les assureurs ont opposé la nullité de l'assurance en se fondant sur ce que : 1° Le navire étant déjà couvert par une précédente assurance de 46,250 f^cs^, contractée par le propriétaire du navire en Angleterre, M. Tanner, simple créancier hypothécaire, n'avait qu'un droit éventuel sur le navire. 2° Le délaissement emporte translation de propriété du navire aux assureurs; or, M. Tanner, qui n'était pas propriétaire du navire, ne pouvait transférer aux assureurs une propriété qu'il n'avait pas. C'est dans ces circonstances, que le 27 janvier 1870, le tribunal de la Seine a rendu le jugement suivant :

« Attendu que Tanner n'avait pas fait assurer sa créance ou son droit éventuel, mais le navire qui ne lui appartenait pas et ne lui appartiendrait peut-être jamais ;

Digitized by Google

Que la perte du navire laissait intact entre les mains de Tanner son droit de créance contre le propriétaire ; que dans ces circonstances les assureurs français, laissés par Tanner dans l'ignorance de sa position, n'ont pu se faire une idée juste du risque qui leur était présenté ; que dès lors le contrat était entaché de nullité. »

560. Les motifs du jugement sont juridiques, et à moins d'une dérogation formelle au principe consacré par l'article 348, nous ne pensons pas que le propriétaire et le créancier puissent contracter en même temps une assurance sur le corps du navire, par la double raison donnée par le tribunal, à savoir : que la perte du navire laisse la créance intacte, et que le créancier ne peut attribuer au délaissement les effets qu'il doit produire.

561. La décision que nous invoquons contient un motif susceptible de faire supposer que l'assurance eût été valable, si Tanner se fût borné à faire assurer sa créance. Or est-il possible, dans l'état actuel de notre législation, de faire assurer une créance? La cour de cassation a résolu cette question de la manière suivante :

562. Le 3 janvier 1876 la Cour déclarait une semblable assurance nulle et de nul effet, en se fondant sur ce que : une simple créance n'était pas soumise aux éventualités maritimes courues par le navire, et ne couvrait que les risques de l'insolvabilité personnelle de l'armateur.

« Attendu que des termes de l'article 334 c. com. il résulte que les choses ou valeurs sujettes aux risques de la navigation, peuvent seules être l'objet d'un contrat d'assurance maritime;

Attendu qu'il résulte des faits constatés par l'arrêt attaqué, que la police d'assurance souscrite par les compagnies demanderesses, avait pour objet une somme de 15,000 fcs prêtée dans les formes et les conditions du droit commun,

Digitized by Google

par la chambre de commerce de Dieppe, à la société de remorquage de cette ville.

« Qu'il est énoncé, tant dans l'acte d'emprunt que dans la police, que ce prêt était fait pour les besoins du navire, *Le Rival*, et s'il est déclaré par l'arrêt de la cour de Rouen, que *Le Rival* constituait en fait le seul actif de la société de remorquage, ces circonstances ne sauraient modifier la nature et les conséquences légales des conventions intervenues entre les parties ;

« Que la chambre de commerce avait pour unique débitrice la société de remorquage et que le navire *Le Rival* n'était pas même affecté comme gage spécial à la garantie de sa créance ;

« Que l'existence de cette créance était indépendante de celle du navire, et que, malgré la perte de ce dernier, le remboursement intégral des sommes avancées pouvait être poursuivie sur tous les biens présents et à venir de la société ; d'où suit que la créance dont il s'agit n'était pas exposée aux fortunes de mer : Par ces motifs... casse, etc... »

563. Et maintenant si nous transportons la question sur le terrain d'une créance assortie d'une hypothèque faudra-t-il donner la même solution?

Nous avons vu, en premier lieu, la résistance invincible des assureurs à cette loi, et comme ils sont les maîtres de la situation, la lutte devient impossible et la loi restera sans application pratique. Au surplus les décisions que nous venons d'invoquer se fondent sur quatre raisons principales : 1° L'article 348 n'étant pas abrogé, deux assurances sur le même navire constituent une réticence. 2° Après la perte du navire la créance reste intacte entre les mains du créancier qui peut poursuivre son débiteur sur tous ses biens présents et à venir. 3° Le créancier hypothécaire ne pourra

Digitized by Google

faire produire au délaissement ses effets ordinaires, et transférer la propriété d'un navire qui ne lui a jamais appartenu. 4° Le maintien de l'article 334 c. com. constitue un empêchement dirimant à une telle assurance, parce que la créance hypothécaire n'est pas sujette aux risques de la navigation. Ces motifs sont absolument applicables à la créance hypothécaire, et la résistance des assureurs paraît fondée. Le législateur a perdu de vue qu'il ne suffisait pas d'autoriser l'assurance pour lui faire produire ses effets. Il aurait dû écarter les entraves qui sont de nature à paralyser son action, et modifier les articles de loi qui s'opposent à son fonctionnement. Enfin, il n'aurait pas dû oublier que tout emprunt diminue d'autant le capital maritime en risque, et que l'armateur ne peut faire couvrir par une assurance une somme qui rentre dans sa fortune de terre. Dès lors, si l'emprunt est postérieur à l'assurance, l'armateur devra faire ristourner le contrat jusqu'à concurrence de la somme prêtée, sous peine de nullité, et si l'emprunt est antérieur ou concomittant à l'assurance, la police sera nulle, parce qu'elle affectera la valeur entière du navire, et qu'une partie au moins du navire sera assurée deux fois; ce qui suffit à produire une réticence.

564. A moins de nier les principes les plus élémentaires de la législation en vigueur, il était évident que d'insurmontables obstacles se dresseraient en face de l'hypothèque, empêcheraient son fonctionnement, et que les armateurs abandonneraient difficilement l'indemnité d'assurance et les assureurs les effets du délaissement.

Enfin, les législateurs de tous les temps et de tous les lieux, ont accordé un droit de préférence aux créanciers qui ont sauvé ou conservé le gage. Ainsi l'article 323 c. com. préfère le dernier prêteur à la grosse, au premier, tandis que l'hypothèque aura un effet contraire. Le premier créan-

Digitized by Google

cier inscrit primera les créanciers subséquents, c'est-à-dire ceux qui auront contribué à sauver les premières hypothèques. Cette perspective n'est pas de nature à faciliter les emprunts, et à encourager les capitaux. Nous savons bien que cela se pratique en matière civile, et avec raison, mais nous pensons que la solution contraire aurait été plus favorable aux intérêts maritimes.

565. En résumé, la créance hypothécaire n'est pas de nature à inspirer une sécurité ni une confiance absolue aux capitaux ; mais nous n'oserions pas affirmer qu'elle ne puisse dans quelques cas constituer un élément de crédit pour l'armateur. Qu'importe ? On ne saurait trop le répéter. Le prêteur sur hypothèque sera toujours un prêteur sérieux, tandis que le prêteur à la grosse est un spéculateur qui suppute les chances et les hasards de la navigation, et court le risque de tout perdre, ou de gagner une prime toujours élevée, quelquefois considérable. Le prêteur sur hypothèque sera d'ailleurs soumis à la loi sur le prêt à intérêt, et pour compenser les chances redoutables auxquelles il s'expose il devra exiger des commissions nombreuses. L'emprunteur devra prendre la prime d'assurance à son compte ; fournir l'intérêt commercial de la somme empruntée, plus, des commissions, et alors le contrat deviendra tellement onéreux qu'il ne sera pas prudent de s'y engager. Les droits d'enregistrement, les frais et intérêts de la somme prêtée, le paiement de la prime, etc., constitueront des charges ruineuses pour l'emprunteur. En Angleterre, où, certes, le crédit maritime a pris d'immenses développements, les prêts sur Mortgage entraînent un intérêt qui varie entre 10 et 12 0/0. Les droits d'enregistrement sont fixes et ne dépassent pas un schelling par chaque contrat ; tandis qu'en France ils deviendront proportionnels, dès la moindre contestation, et les autres frais augmenteront en

Digitized by Google

proportion. De telle sorte, qu'alors même que la loi du 10 décembre 1874 ne se serait pas heurtée à la résistance des assureurs, elle aurait bien pu constituer un instrument de crédit dans quelques rares circonstances, mais cet instrument était trop onéreux pour être manié par des armateurs soucieux de faire honneur à leur signature. C'est une loi mort-née, et qui ne pouvait pas naître viable.

566. Certes la loi a bien entouré l'emprunt de toutes les garanties qui étaient en sa puissance, puisque l'article 18 accorde au créancier un droit de suite; l'autorise à provoquer la vente, si plus de la 1/2 du navire se trouve hypothéquée, et modifie en sa faveur l'article 883 du code civil. Quant au droit de suite et à la modification de la loi civile, ces faveurs nous paraissent justes et ne sont pas de nature à léser les tiers. Mais le droit de provoquer la vente et de briser peut-être la spéculation d'un armateur en cours d'exécution, et de substituer ainsi la volonté d'un créancier à la volonté de la majorité de l'article 220 du code de commerce, nous semble bien rigoureux et de nature à susciter bien des protestations et des procès. Nous savons que la propriété des navires est souvent très-divisée; que des intérêts nombreux y sont attachés, et que les armateurs, qui ont intérêt à avoir de faibles sommes sur les navires, à cause des commissions qu'ils prélèvent, ont néanmoins le plus grand intérêt à ne pas laisser entraver ou paralyser leurs spéculations, en cours d'exécution.

567. L'article 26 autorise le propriétaire à hypothéquer son navire en cours de voyage, pourvu qu'il en fasse la déclaration à la Douane, avant le départ, et que mention de la somme qu'il pourra emprunter soit inscrite sur l'acte de francisation. Il est bien certain qu'en cours de voyage l'armateur peut avoir intérêt à offrir la garantie de sa propriété flottante. Avant la loi du 10 octobre 1874, il rem-

Digitized by Google

plaçait l'hypothèque par une ouverture de crédit, sur une maison de banque, sur son correspondant ou le plus souvent par une avance sur le fret, stipulée par charte partie. L'usage avait consacré ce dernier mode d'emprunt, et la jurisprudence l'avait dégagé des objections soulevées par des esprits plus théoriques que pratiques.

Ce mode paraissait suffire à toutes les éventualités, il n'y avait pas de formes spéciales ou difficiles à observer; à telles enseignes que la création d'une hypothèque éventuelle ne paraissait pas répondre à un besoin pressant. Ce n'est pas tout, l'article 26 est incomplet dans ses énonciations, et impossible dans quelques-unes des prescriptions qu'il commande. Comment, en effet, imposer aux autorités étrangères le registre spécial de l'art. 26? Quelle foi d'ailleurs peut-on attacher à un document sans caractère légal? Et si le navire vient à périr corps et biens sans qu'on puisse retrouver l'acte de francisation, l'armateur et le créancier devront-ils attendre la date de la péremption avant de toucher l'indemnité d'assurance?

Ce qu'il y a de plus grave, c'est qu'il faut, avec l'art. 26, que l'armateur prévoie à l'avance ses besoins; qu'il les consigne dans un document public. Il devra, en outre, donner au départ un pouvoir spécial à son capitaine ou à son consignataire, aux termes de l'article 3 de cette loi; en un mot livrer au public la gêne future qu'il pourra ressentir ou son défaut de crédit personnel, au port de destination. Cette innovation ne paraît pas heureuse et nous sommes persuadés que les propriétaires des navires n'useront de cette faculté qu'avec une excessive modération. La loi anglaise permet l'hypothèque éventuelle, mais elle a éliminé les entraves et les obstacles de l'article 26; malgré cela, on dit que cette faculté est rarement employée dans la pratique. En outre, un pouvoir aussi étendu entre les mains d'un

Digitized by Google

mandataire présente des dangers de fraude, contre lesquels il n'est pas facile de se prémunir.

L'hypothèque éventuelle dégagée de ces restrictions, aurait pu devenir un moyen de crédit, à la condition de supposer que le capitaine pourra trouver à l'étranger des sommes à emprunter, à des taux modérés. Quelques admirateurs de l'hypothèque maritime soutiennent que l'hypothèque éventuelle est destinée à remplacer le prêt à la grosse, et que le profit maritime deviendra un simple change. Pour ceux qui connaissent le taux des intérêts et des changes sur les principales places du monde, ces opinions sont de pures chimères, parce que ces prêteurs se trouveront toujours en face des créanciers privilégiés de l'article 191, et des conséquences de l'article 216 du code de commerce.

568. Nous examinerons plus loin l'article 191, qui constitue à nos yeux l'obstacle capital à la réalisation de l'hypothèque maritime. Quand les prêteurs n'auraient à redouter à l'étranger que les conséquences de l'article 216, cela seul suffirait pour arrêter leurs capitaux. Nous savons, en effet, que le propriétaire peut invoquer cette disposition toutes les fois qu'il ne s'est pas engagé personnellement; or, le capitaine qui veut contracter l'emprunt, agit en qualité de mandataire, et en vue du navire et de l'expédition, et dès lors, l'armateur ne pourra-t-il pas à sa convenance répudier les agissements de son capitaine? La loi aurait dû créer une exception pour ce cas parce que les termes de l'article 216 sont tellement généraux qu'il paraît difficile d'en contester l'application, même à cette hypothèse. *Il peut dans tous les cas s'affranchir par l'abandon du navire et du fret.* La jurisprudence est rigoureuse en ces matières. Elle s'est prononcée dans les questions de lettres de change tirées par le capitaine, alors même qu'elles étaient causées

Digitized by Google

pour les besoins du navire. Pourquoi la même solution n'interviendrait-elle pas lorsqu'il s'agira d'une hypothèque éventuelle? Il est nécessaire que le législateur crée une exception ou qu'il supprime l'article 216.

Digitized by Google

CHAPITRE III

569. L'hypothèque maritime ne saurait se mouvoir dans notre législation actuelle, si l'on n'y apporte au préalable d'importantes modifications. Elle nous paraît même discutable, quant à sa nécessité. Cette opinion se fonde sur les raisons principales suivantes : 1° La publicité de l'hypothèque sera une atteinte grave, portée au crédit de l'armateur, sans nécessité et sans compensation ; 2° La faillite sera désastreuse pour le créancier hypothécaire ; 3° Enfin, la survenance des créances privilégiées, pouvant absorber la valeur du navire, enlèvera au contrat toute sécurité et toute confiance.

SECTION Ire

570. L'article 16 de la loi du 10 décembre 1874 est ainsi conçu : « Le receveur des Douanes est tenu de délivrer, à tous ceux qui le requièrent, l'état des inscriptions subsistantes sur un navire, ou un certificat qu'il n'en existe aucune. »

On l'a souvent dit, et on ne saurait trop le répéter : le secret est l'âme du commerce ; or, d'après l'article 16, le receveur des Douanes est tenu de faire connaître à tous *les indiscrets*, la situation du navire. Si cette publicité ne ruine pas le crédit d'un armateur, elle devra l'affecter d'une

Digitized by Google

manière fâcheuse, parce qu'elle mettra au grand jour une situation financière obérée. Le crédit qui fait la force du négociant exige que sa vie industrielle et commerciale soit murée. La publicité, la discussion et le contrôle sont des maladies mortelles pour cette confiance fugitive et éphémère qu'on appelle : Le crédit d'un commerçant. La fraude peut y puiser un aliment redoutable, mais grâces à Dieu, le nombre des fripons sera toujours l'infime minorité sur nos grandes places maritimes. Lorsque les négociants, réunis en conférence à Hambourg, dans le courant de l'année 1868, repoussaient la création de l'hypothèque maritime, ils se fondaient principalement sur ce que : « La réputation des armateurs allemands pourrait en souffrir. Le commerce maritime, ajoutaient-ils, ne peut être soutenu à l'aide de capitaux d'emprunt. » Si l'intérêt est un bon juge, nous ne pouvions en trouver de meilleurs pour apprécier sainement l'opinion que nous émettons. On a répondu, il est vrai, que ces objections étaient plus économiques que juridiques. Laissons à son auteur la responsabilité d'une opinion, assurément convaincue, mais peu pratique. La loi qui a créé le nantissement au moyen des warrants, avait procuré au commerce un admirable instrument de crédit, et pourtant sur les places riches, où le crédit public est soutenu par la bonne renommée et la confiance, qu'inspirent de grandes, puissantes et anciennes maisons, le prêt sur warrant est délaissé, parce qu'il semble révéler une situation embarrassée. C'est là un sentiment de délicate fierté, même de fierté exagérée si l'on veut, mais il suffit de constater que la répugnance existe et qu'on la subit. Quelle différence pourtant entre le Warrant et l'hypothèque? Dans le monde des affaires, il y a des questions de sentiment, et d'honorables susceptibilités qu'il n'est pas permis de discuter.

571. La loi actuelle sur les faillites présente également

Digitized by Google

des obstacles au fonctionnement de l'hypothèque maritime. On les trouve dans les dispositions des articles 446 à 448, 571 à 573 c. com.; et enfin dans les hésitations de la jurisprudence sur une question capitale.

572. L'organisation de la vente et de la saisie des navires est hérissée de difficultés et onéreuse pour la masse. En matière de faillite, la vente des navires emprunte les règles applicables aux immeubles, et nous savons par expérience les lenteurs de la procédure, les frais et les pertes de temps qu'entraînent les adjudications publiques. Jusqu'à ce que la loi soit modifiée, les articles 571 à 573 du c. com. seront loin de fournir une garantie et une protection aux créanciers hypothécaires. Nous savons tous également, avec quelle scrupuleuse attention les syndics invoquent les articles 2146 du code civil et 446 à 448 du c. de commerce. La création de l'hypothèque maritime ne sera-t-elle pas une nouvelle occasion d'exercer leur sagacité? De pareilles investigations seront fâcheuses. Le droit des syndics devra être réglé par une disposition précise, et la présomption de fraude qui domine cette matière doit disparaître. La loi anglaise a eu soin de régler cette situation. L'article 72 du Merchant Shipping Act. de 1854 et 1855 s'exprime ainsi : « Les droits d'un détenteur ne sont pas affectés par le fait de la banqueroute de l'hypothéqué, alors même qu'elle a lieu avant l'enregistrement du Mortgage. »

573. Le projet de 1867 assurait que l'hypothèque serait un secours dans les moments difficiles. A nos yeux, tout le danger se trouve là. Sans doute, un emprunt peut relever quelquefois la fortune chancelante d'un débiteur; mais trop souvent l'hypothèque sera la ressource des mauvais jours, même pour les commerçants les plus honnêtes et doués des meilleures intentions. L'espérance de succès

Digitized by Google

futurs, la crainte de la faillite, l'illusion qui s'attache sans cesse au malheur, etc..... On se laisse entraîner et en attendant la créance hypothécaire sombre. C'est la pratique de tous les jours que nous signalons, et nullement une situation de fantaisie. Les récriminations et les doléances abondent sur ces questions délicates.

On trouve dans certains documents, qu'il est fâcheux que l'armateur ne puisse emprunter sur un navire, comme l'industriel sur son usine... mais on se garde bien d'ajouter que lorsque l'industriel subit une pareille extrémité, son crédit décline et sa situation est peu favorable. On peut, à la rigueur, trouver des industriels qui empruntent pour ne pas laisser des capitaux inactifs et pour étendre leurs affaires; mais, en règle générale, un emprunt n'est pas un signe de prospérité.

574. L'article 5 de la loi du 10 décembre 1874 autorise l'hypothèque sur un navire en construction. Que deviendra la créance en présence de la faillite de l'armateur ou du constructeur?

Depuis 1826, la jurisprudence était unanime pour décider : que dans la construction à forfait, le navire était la propriété de l'armateur, dès que la quille était mise en place. Un arrêt mémorable de la cour de Bordeaux en date du 23 mars 1857, avait de nouveau sanctionné cette doctrine par les motifs suivants. « Att. que par conventions verbales du..... Amiot s'était obligé à construire pour Tastet un navire de dimensions déterminées, et à le lui livrer en novembre dans le port de Libourne.

« Att. qu'une convention de cette nature présente des caractères particuliers ; qu'elle a, en vertu d'un usage constant et nécessaire, ses conditions à part qui tiennent aux rapports respectifs des armateurs et des constructeurs, et aux besoins de l'importante industrie des constructions

Digitized by Google

maritimes ; qu'ainsi, indépendamment de toute convention à cet égard, le prix est payé, non en bloc au moment de la livraison du navire, mais par parties, au fur et à mesure des besoins et des progrès de la construction ; que, d'un autre côté, bien que le constructeur soit chargé de fournir les matériaux, ils sont, avant d'être employés, vérifiés et agréés par l'armateur ou le capitaine.

« Qu'il suit de là, que le navire étant construit spécialement pour l'armateur, qui agrée et paie successivement les matériaux, c'est, en réalité, comme s'il les fournissait lui-même, et le navire, à mesure qu'il s'élève, devient sa propriété, sous la condition que le constructeur achèvera l'ouvrage, qu'il sera vérifié et agréé à la livraison définitive. »

Cette jurisprudence était fondée sur l'usage et l'utilité bien comprise du commerce. Elle était aussi basée sur l'équité, parce que le constructeur qui reçoit des paiements anticipés n'entend pas travailler pour son compte, et l'armateur qui donne son argent à l'avance, manifeste l'intention non équivoque d'être propriétaire du navire dès l'origine. Sous prétexte que cette jurisprudence troublait les rapports légaux entre l'armateur et le constructeur, le projet de 1867 refusait de reconnaître le droit de propriété de l'armateur et se bornait à lui octroyer un privilége.

Une décision identique à l'arrêt de Bordeaux avait été rendue au mois de mars 1858, par la cour de Paris à propos de la frégate russe *le Bayan*.

Tout à coup, par un retour inexplicable, les tribunaux de Savenay, de Granville, et les cours de Rouen et de Rennes, décident que la construction à forfait renferme une *vente à livrer*, qui ne devient la propriété de l'armateur que par la livraison, laisse intactes les créances privilégiées et permet aux fournisseurs l'exercice de leurs priviléges, dans les cas, les termes et les formes voulus par la matière

Digitized by Google

(Sirey, 1874, 11, 37). En conséquence, si le constructeur tombe en faillite, avant la prise de possession, l'armateur n'est fondé à réclamer, ni la propriété du navire, ni un privilége. L'armateur sera un simple créancier chirographaire. Une telle incertitude ne peut durer; la plus impérieuse des nécessités exige que le législateur prenne un parti décisif.

575-576. Néanmoins, si une certaine publicité était jugée indispensable, il aurait fallu prémunir les parties contre l'erreur ou la fraude du receveur des douanes. La délivrance d'un état des inscriptions ne serait sans dangers, qu'à la condition de proclamer la responsabilité du fonctionnaire et de son administration, conformément d'ailleurs à la loi des 6, 22 août 1791, t. 13, art. 19. L'article 2197 du code civil détermine les cas de responsabilité du conservateur des hypothèques, et la loi du 21 ventôse an VII décide que le conservateur sera tenu de fournir un cautionnement en immeuble, et que cette affectation subsistera pendant toute la durée des fonctions, et 10 ans après. La situation commerciale de l'armateur, son crédit, son honneur, sa vie, réclamaient certains ménagements et quelque protection; eh bien, l'article 30 de la loi est ainsi conçu :

« La responsabilité de la régie des douanes du fait de ses agents, ne s'applique pas aux attributions conférées aux receveurs par les dispositions qui précèdent. » On cherche les causes de la décadence de notre marine marchande? Les mauvaises lois et les mauvais arrêts sont les causes primordiales de cette décadence !

577. Au moyen de précautions efficaces, la loi aurait pu conjurer, ou amortir tout au moins, les dangers que nous venons de signaler; mais pourrait-elle prévenir les dangers des créances privilégiées de l'article 191 du code de commerce?

578. Les conférenciers de Hambourg ne l'ont pas pensé.

Digitized by Google

« D'ailleurs, disaient-ils, la priorité des créanciers prévilégiés légalement, rendront toujours fort incertaine la garantie conventionnelle offerte au créancier. » L'article 191 de notre code énumère le nom, le rang et le degré de faveur qu'il accorde à certains créanciers. Cette exception juridique, que la qualité de la créance a établie, donne aux créanciers privilégiés le droit de primer les créanciers hypothécaires. Cette cause de préférence, attribuée à des créances inconnues, pourrait être de nature à paralyser le crédit de l'armateur. Rien ne peut, ni conjurer, ni prévenir l'étendue des risques qui menacent à chaque instant la créance hypothécaire. Après quelques jours, quelques heures de navigation, si la tempête occasionne des avaries au navire, aussitôt, tous les priviléges de l'article 191 c. c. surgissent et peuvent absorber la valeur du gage. Une telle situation paraît de nature à rendre les capitaux prudents, et autorise les capitalistes à exiger la compensation des périls énormes qui menacent leurs créances. Nul doute qu'ils ne s'empressent de réclamer des cautions fortes et solvables, et de nature mobilière ou immobilière, ou de nombreuses commissions désastreuses pour l'emprunteur. Les actes de francisation qui ont passé sous nos yeux, prouveraient au besoin que nos prévisions ne sont pas exagérées, et que l'emprunt hypothécaire serait le tombeau du crédit des propriétaires de navires, forcés de recourir à cette extrémité.

579. Le tribunal de commerce de Bordeaux, tout en préconisant la création de l'hypothèque maritime, avait entrevu les déceptions que nous signalons. Sans doute, disait-il, « l'hypothèque maritime n'offrira pas une sécurité aussi complète à cause des priviléges et des contrats à la grosse; » mais le tribunal espère que l'espoir d'une heureuse traversée, le désir de concourir à la navigation, et le paiement

Digitized by Google

d'une prime modérée, disposeront les capitalistes à faire crédit à l'armateur. A ces considérations, quelques auteurs ajoutent : que les priviléges absorberont rarement la valeur du gage, et qu'enfin le créancier, muni d'un titre de préférence, aura un intérêt considérable à ne pas subir la distribution au marc le franc.

580. Puisque ces raisons ont déterminé l'opinion des esprits éminents qui siégeaient au tribunal de commerce, on comprendra notre hésitation. Et pourtant, nous savons que les assureurs élèvent le taux des primes dès que les risques grandissent; puis, nous ne sommes pas bien rassurés sur le patriotisme des capitaux. Nous craignons au contraire que : ni l'espoir d'une navigation heureuse, ni la détention d'un titre de préférence ne soient suffisants pour diriger les capitaux français vers les opérations maritimes. Nous sommes également convaincus de la nécessité de faire appel au crédit, et plus convaincus encore que le crédit répondra à cet appel, dès qu'on présentera aux capitalistes des garanties efficaces et des moyens de circulation rapides et de tout repos.

SECTION II

581. En présence des obstacles que nous venons de signaler, faut-il bannir l'hypothèque maritime de notre législation, afin de ne pas bouleverser les principes généraux de notre droit maritime? Nous ne voulons pas adopter une conclusion aussi rigoureuse. On ne doit pas, sans motifs, porter une main téméraire sur une législation qui est l'œuvre des siècles, mais il ne faut pas que l'admiration et le respect du passé fassent oublier les nécessités du présent. Si nos législateurs modernes pensent que l'intérêt des peuples et les besoins du commerce de la mer réclament des réformes

Digitized by Google

radicales, nous soumettons à leurs méditations les observations suivantes :

582. L'hypothèque maritime est largement pratiquée en Angleterre sous le nom de Mortgage. Combinée avec l'assurance, elle y fonctionne régulièrement comme instrument de crédit, et sa puissance est fortement appréciée ; son organisation est d'ailleurs des plus simples : Tout navire ou toute part dans un navire, peut être l'objet d'une hypothèque conventionnelle. Des règles et des formes de publicité sont établies. Les inscriptions ont lieu au port d'attache du navire. Les différents prêteurs viennent dans l'ordre de l'inscription de leurs créances, et ils peuvent faire vendre le navire ou céder leur titre de Mortgage par la voie de l'endossement. Le débiteur conserve la possession du navire, jusqu'à ce que le créancier exige la vente pour solder sa créance. S'il y a plusieurs prêts garantis, cette vente doit se faire en justice, avec le concours des créanciers antérieurement inscrits.

583. Le Mortgage anglais ressemble plutôt à un nantissement qu'à notre hypothèque. Il n'en est pas moins un précédent important, accepté par un peuple essentiellement pratique. Veut-on savoir pourquoi le contrat fonctionne aussi librement en Angleterre ?

584. Uniquement parce que la loi anglaise ne consacre ni le droit de suite, ni les inconvénients de notre publicité, ni enfin les dangers de la loi sur les faillites. Au moment du contrat, le créancier connaît les éventualités qu'il aura à redouter et les chances de succès qu'il peut attendre. Rien d'imprévu ne pourra altérer sa situation, aussi le Mortgage lui inspire-t-il sécurité et confiance. On s'explique la sécurité relative que doit inspirer une législation qui permet à l'armateur de fixer le sort de son créancier. En assignant un rang au capitaliste qui l'accepte, il

Digitized by Google

n'y a plus d'inconnu et la créance est fixée. Aussi, en Angleterre, les capitaux abondent, et le citoyen anglais est aussi satisfait de posséder une part dans un navire ou un Mortgage, que le prolétaire français, un immeuble ou une hypothèque.

Si nos législateurs croyaient pouvoir s'inspirer de ces idées, ils pourraient laisser subsister sur notre sol l'hypothèque maritime, et peut-être le passage du détroit ne lui ferait-il rien perdre de son efficacité. Mais alors, il faudrait écarter les entraves incompatibles avec son tempérament. La publicité, avons-nous dit, est mortelle pour le crédit? Pourquoi ne pas la réglementer de manière à imposer au receveur des douanes le secret professionnel, et la responsabilité du notaire ou du greffier? Si la loi sur les faillites est un obstacle, pourquoi ne pas abroger les dispositions qui gênent ses mouvements? Enfin, si les priviléges sont un écueil insurmontable, que les priviléges disparaissent!

Une telle suppression présenterait des inconvénients; mais si on suppose pour un moment qu'ils n'existent pas, il semble qu'à l'instant tous les obstacles s'évanouissent. Plus de piéges tendus à la bonne foi, plus d'erreurs inévitables, plus de troubles dans notre législation. L'article 216 peut fonctionner en toute liberté. Le contrat à la grosse en cours de voyage demeure une ressource, « in extremis »; l'hypothèque vit, se meut, s'acclimate et fournit une base fondamentale au crédit de l'armateur. C'est une ressource pour les moments difficiles, mais elle est de tout repos, parce que le prêteur n'a pas à redouter les créances privilégiées qui peuvent absorber ou rendre illusoire la valeur du gage.

Cette suppression ruinerait des créances dignes de cette faveur légale. Le porteur du contrat à la grosse restera un danger, mais il sera lointain, si l'hypothèque a pour effet de le rendre de plus en plus rare. Pourquoi n'en serait-il pas

Digitized by Google

ainsi, lorsque l'armateur ou le capitaine en cours de voyage aura pu garantir au prêteur une situation invariable ? Nul doute qu'une telle certitude ne permette de trouver de l'argent à des taux rémunérateurs, quoique modérés. Il seront dans tous les cas moins onéreux que les profits maritimes. Au reste, pourquoi les capitalistes français ne tenteraient-ils pas des opérations qui offrent aux Anglais un aliment abondant et lucratif? Enfin, si la création d'une telle hypothèque était entourée des formalités tutélaires de l'article 234 c. com. ; et si les consuls de France ou les magistrats du lieu étaient autorisés à annexer la traite souscrite par le capitaine au certificat d'hypothèque, la rapidité et la facilité des communications permettraient de connaître à bref délai l'intention de l'armateur. Son acceptation fixerait la confiance du prêteur. L'hypothèque éventuelle pourrait elle-même dans une pareille occurrence devenir un puissant moyen de crédit, à condition toutefois de laisser à l'armateur une plus grande liberté de mouvement, et de ne pas l'astreindre à des prévisions qui peuvent nuire à ses opérations.

585. Quant aux créances actuellement privilégiées, deux surtout : celle des matelots et celle du prêteur à la grosse, méritent une faveur spéciale parce qu'elles ont *conservé* ou *sauvé* le gage. La jurisprudence protége les salaires et leur permet de recourir à la fortune de terre de l'armateur, en cas d'insuffisance de la fortune de mer. L'article 2102 du code civil resterait quand même, la sauvegarde des intérêts du prêteur à la grosse. Il nous semble impossible que le créancier dont les capitaux ont sauvé la chose commune ne soit pas payé avant le créancier hypothécaire. Comme atténuation, nous ajouterons que dans la pratique des affaires, les créances privilégiées de l'article 191 trouvent rarement l'occasion de profiter des faveurs de la loi, soit à cause de

Digitized by Google

leur peu d'importance, soit à cause des conditions de spécialisation et d'incorporation qu'elle exige; soit à cause des formalités que l'article 192 impose à l'obtention du privilége. Enfin les constructeurs, les fournisseurs, les ouvriers qui ont travaillé à la construction ou au radoub, devront surveiller leurs intérêts, et tous pourront accorder ou refuser le crédit qu'on leur demande, si la solvabilité du constructeur, de l'armateur, ou si le nombre des créanciers inscrits ne donne pas à leur créance une sécurité absolue.

586. Nous n'oserions pas affirmer que la présence simultanée de plusieurs hypothèques, inscrites sur l'acte de francisation, ne soit pas de nature à éloigner les prêteurs et que par suite l'impossibilité de trouver des fonds n'augmente le nombre des délaissements. Il appartiendra aux assureurs de se préserver contre cette éventualité nouvelle. Nous signalons le danger; mais nous ne saurions penser, ni que la suppression des priviléges éloigne un seul prêteur, parce que le profit maritime sera toujours la raison déterminante de l'argent donné à la grosse; ni enfin que tout navire hypothéqué soit nécessairement un navire condamné en cours de navigation.

587. Nous avons consulté les dispatcheurs les plus habiles, les négociants les plus pratiques et les jurisconsultes maritimes les plus compétents. Nous devons reconnaître que tous ont été unanimes à affirmer que la création de l'hypothèque maritime bouleverserait l'économie entière de notre code sans profit pour personne. Cette touchante unanimité n'était pas de nature à justifier notre courage. Malgré ces prédictions sinistres, nous persistons à croire que les modifications et les suppressions que nous proposons, seraient de nature à écarter, dans la limite du possible, les entraves qui semblent interdire à jamais la fondation du crédit maritime en France.

Digitized by Google

SECTION III

LIBERTÉ DES CONVENTIONS.

588. L'intervention des puissances maritimes est indispensable pour formuler les conditions de l'entente commune. Il faut que toute incertitude disparaisse, relativement aux faits qui doivent être classés parmi les avaries communes : que les règlements d'avaries et les objets soumis à la contribution soient déterminés d'une manière sûre et certaine; et qu'on autorise l'assurance du navire, du fret, du profit, des salaires de l'équipage, et même de l'hypothèque, afin que le crédit maritime international puisse se mouvoir avec sécurité et confiance; mais à côté de ces principes, il faut donner le premier rang à la liberté des conventions.

589. Les dispositions générales de l'article 1134 du code civil doivent dominer le monde des affaires, parce qu'elles seront sans cesse le principe vital du commerce, la condition *sine quâ non* de son existence et de son développement à venir. Le droit commercial n'a pas été décrété par un législateur. Il est né des besoins et des nécessités des négociants génois ou florentins qui ont successivement créé les assurances, le droit maritime, et la lettre de change, qui opéra la plus mémorable des révolutions dans le monde des affaires, dès qu'elle eut inventé cette simple clause : *Payez à ordre...*

Les jurisconsultes crièrent au scandale. Bartolde, Balde, disaient que cette formule constituait une cession. Le commerce laissa disputer les jurisconsultes, persévéra et finit par imposer la coutume. Du reste, pour éviter les tracasseries et les opinions, un peu trop formalistes, des magistrats et des jurisconsultes, les commerçants créèrent les

Digitized by Google

tribunaux de commerce, et leur donnèrent la mission de juger suivant leurs consciences, et les bons et vieux usages : *secundum bonos et veteres usus.*

590. L'intervention du législateur pour suppléer à la convention, ou pour protéger les hommes qui ne peuvent se défendre, ne nuit en rien à la liberté. Les parties peuvent seules fixer la nature et les effets du contrat. A Rome, la science du droit consistait à interpréter ou à développer l'intention des parties. Un empereur barbare, Justinien, voulut donner force de loi à de simples décisions d'espèces; dès ce moment tout devint trouble...

591. Le droit véritable recommença le jour où les jurisconsultes *d'Argentré*, *Coquille*, *Dumoulin* et les autres, retrouvant les traces perdues des grands jurisconsultes de Rome, recommencèrent à enseigner que la convention était une loi privée, libre, volontaire, sur laquelle ne devait pas s'appesantir la volonté du législateur.

592. Le code maritime français s'est inspiré de ces grandes pensées, et à côté des dispositions les plus impérieuses et les plus rigoureuses, il ajoute toujours : *sauf convention contraire.* Ces expressions sont reproduites trente-cinq fois dans les deux cent quarante-six articles qui composent le droit maritime. Il semble, en vérité, que le législateur ait eu pour but unique de faire prédominer et respecter la convention privée dans tous les titres du code.

Titre III. Articles 218 et 220.

Titre IV. Art. 229, 231, 232, 233, 234, 237, 239, 247.

Titre V. Art. 250 et 251.

Titre VI. Art. 273, 274, 275, 276, 277, 279, 280.

Titre VIII. Art. 286, 302.

Titre IX. Art. 314, 330.

Titre X. Art. 322, 337, 339, 341, 353, 356, 358, 362, 384...

Digitized by Google

Il y a mieux : le titre onzième : *Des avaries*, est précédé de cette déclaration solennelle de l'article 398 : A défaut de conventions spéciales entre toutes les parties, les avaries sont réglées, etc...

Lorsque les prescriptions du code sont muettes, obscures ou trop absolues, les polices viennent au secours du commerce, et apportent les modifications ou les réformes réclamées par les nécessités commerciales. C'est ainsi que plusieurs articles du code ont reçu des modifications successives, tels que les articles 216, 234, 366, 373, 369 du code de commerce.

Les idées prétendues nouvelles sont le plus souvent *oblita non nova*. La coutume finit toujours par triompher, et les tribunaux de commerce ont toujours pour mission de s'inspirer des bons et vieux usages. Liberté ! liberté ! sera sans cesse le cri suprême du commerce.

Digitized by Google

Digitized by Google

EXTRAIT DES PROCÈS VERBAUX

DE LA

CHAMBRE DE COMMERCE DE BORDEAUX

Séance extraordinaire du 4 Décembre 1875

LES PRIX DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

Une cérémonie intéressante a eu lieu samedi, à deux heures, dans la salle des Bustes, à l'hôtel de la Bourse. Depuis l'utile et intelligente fondation des prix Bastiat et Montesquieu, c'était la première fois que la Chambre de commerce était appelée à décerner la récompense promise aux lauréats remplissant les conditions du programme. Le prix Montesquieu, mis au concours pour l'année 1874, portait sur une question pleine d'intérêt pour notre place de commerce : « Indiquer les diverses législations qui régissent le contrat d'assurances maritimes en France, en Angleterre, aux États-Unis, en Hollande et en Allemagne; comparer ces diverses législations entre elles et faire ressortir leur mérite respectif; enfin, indiquer les bases sur lesquelles on pourra s'appuyer pour arriver à une certaine uniformité de législation. »

Un seul des Mémoires remis dans les délais prescrits

Digitized by Google

avait été jugé digne du prix fondé par la Chambre de commerce. Il portait pour épigraphe ces paroles de Cleirac : « Les polices d'assurances sont juives de naissance. » L'auteur du Mémoire couronné, M. Labraque-Bordenave, appartient au barreau de cette ville, et il a fait depuis plusieurs années des travaux remarquables sur le droit commercial et maritime.

La Chambre de commerce avait voulu entourer la remise de ce prix d'une certaine solennité en appelant à cette réunion le Tribunal de commerce et les membres de la commission instituée pour apprécier le mérite des Mémoires.

Étaient présents : MM. Lucien Faure, président; Armand Lalande, vice-président; A. Baour, secrétaire; Marc-Maurel, Henri Brunet, Daney, Labrunie, Saint-Ange Richon, Cuzol, Lagrolet, Beylard, Wustenberg, H. Balaresque, membres de la chambre de commerce;

MM. Henri Brunet, président du Tribunal de commerce; Gradis, juge-président; Vaucher, président à la cour d'appel, ancien bâtonnier de l'ordre des avocats; Bretenet, président du Tribunal civil; Couraud, doyen de la Faculté de droit; Saignat, professeur à la même faculté; Poumereau, bâtonnier de l'ordre des avocats; Lescarret, professeur d'Economie politique, etc....

Après avoir fait connaître les excuses de M. le Préfet de la Gironde; de M. le premier Président de la cour d'Appel; de M. le Procureur-général, et de M. le Recteur de l'Académie; M. Lucien Faure, président, ouvre la séance et s'exprime en ces termes :

Messieurs,

La Chambre de commerce de Bordeaux, animée, d'une part, du désir de propager les doctrines économiques qui, dans sa conviction, sont favorables à la prospérité de la France, et, de l'autre, de répandre l'instruction commerciale, a fondé, il y a trois ans,

Digitized by Google

deux prix destinés à encourager les recherches des hommes studieux sur les questions qui rentrent dans le but qu'elle s'est proposé.

Elle a adopté les dénominations qui se rapportent aux sujets à traiter : *Prix Bastiat, Prix Montesquieu.* Ici, Messieurs, les développements explicatifs seraient superflus. Je m'empresse donc de remercier de suite les magistrats, les jurisconsultes, les professeurs éminents qui ont bien voulu accepter de faire partie de la commission que nous avons eu à cœur de former pour l'examen des ouvrages qui nous seraient soumis : c'est pour la Chambre de commerce un honneur et une bonne fortune qu'elle sait apprécier.

Le prix *Montesquieu*, pour 1874, avait pour sujet les assurances maritimes sous tous leurs aspects, notamment la comparaison des assurances françaises avec celles des autres nations et l'importance qu'aurait un système général adopté par tous les pays.

Quatre mémoires ont été remis : deux n'ont nullement atteint le but; un troisième prouvait seulement quelques études, mais le quatrième, fruit de recherches et de connaissances approfondies, a un mérite incontestable tant sous le rapport de la rédaction que par son utilité commerciale.

L'honorable président, M. Vaucher, membre de la commission, avait bien voulu se charger du rapport que quelques-uns d'entre nous connaissent, mais dont nous allons avoir la faveur d'entendre une nouvelle lecture qui confirmera la haute opinion que nous avons tous du magistrat distingué que nous possèdons parmi nous; ce rapport ajoute beaucoup au prix mérité.

L'auteur du travail auquel il est décerné à l'unanimité des suffrages est un de nos concitoyens, M. Labraque-Bordenave, avocat à Bordeaux, ce qui est pour nous une véritable joie.

Après l'avoir prévenu de suite du succès qu'il a obtenu, nous l'avons engagé à se joindre à nous pour recevoir ici la récompense acquise; nous sommes heureux de la lui remettre en votre présence.

La Chambre de commerce s'occupe dans ce moment du choix d'un nouveau sujet pour le prix Montesquieu à décerner en 1877; elle le fera connaître prochainement.

Nous remercions les honorables membres du Tribunal de commerce qui ont bien voulu se rendre à notre invitation, et encore une fois, Messieurs, la Chambre adresse l'expression de sa gratitude aux hommes distingués qui veulent bien nous prêter leur concours dans l'œuvre que nous avons entreprise en vue de l'intérêt général, et aussi, je l'avoue franchement, dans l'intérêt spécial de notre cité commerciale.

Digitized by Google

M. Vaucher, qui avait bien voulu, dans le sein de la commission d'examen, se charger du rapport sur l'appréciation des mémoires relatifs à la question mise au concours pour 1874, est invité à donner une nouvelle lecture de son travail, qui est ainsi conçu :

Le sujet proposé cette année pour le concours au prix Montesquieu intéressait à un haut degré le commerce maritime, mais offrait, il est juste de le reconnaître, de sérieuses difficultés : « Indiquer les diverses législations qui régissent le contrat d'assurances maritimes en France, en Angleterre, aux États-Unis, en Hollande et en Allemagne, comparer ces diverses législations entre elles et faire ressortir leur mérite respectif. Enfin indiquer les bases sur lesquelles on pourrait s'appuyer pour arriver à une certaine uniformité de législation. » Telle était, Messieurs, la tâche à remplir, et rien que pour l'entreprendre, il fallait bien connaître non-seulement nos lois sur les assurances, mais encore les lois auxquelles est soumis ce contrat chez les autres nations. Vous ne serez donc pas surpris si parmi les mémoires qui vous ont été présentés, deux seulement ont paru de nature à mériter un sérieux examen et remplissent dans une certaine mesure les conditions de votre programme.

Le premier de ces mémoires a pour épigraphe ces paroles de Cleirac : « Les polices d'assurances sont juives de naissance; » c'est un travail consciencieusement étudié et dont je vais m'efforcer de vous donner une analyse aussi exacte, mais aussi succincte que possible.

L'ouvrage est divisé en trois parties dont la première est consacrée à l'historique des lois et des assurances maritimes tant en France que chez les peuples étrangers. Dans cet exposé, l'auteur signale la différence qui existe entre les lois civiles et les lois maritimes; tandis que les unes portent nécessairement l'empreinte des passions ou des préjugés des législateurs et varient suivant les pays, les époques et le degré de civilisation de chaque peuple, les autres ont, au contraire, un remarquable caractère d'uniformité. C'est qu'elles ne sont, dit-il, l'œuvre ni d'un seul homme, ni d'un seul siècle, mais bien le résumé d'une pratique sanctionnée par l'assentiment des peuples et le témoignage d'une tradition immémoriale de justice et d'équité. On y trouve partout une pensée commune : conjurer les dangers de la mer et sacrifier l'intérêt particulier à l'intérêt commun; le même but a dû partout inspirer les mêmes moyens.

Digitized by Google

Je n'entrerai, Messieurs, dans aucuns détails sur cette partie du mémoire où sont rappelés depuis les lois Rhodiennes jusqu'à l'ordonnance de 1681, toutes les ordonnances ou règlements concernant le commerce de mer; elle ne fait d'ailleurs que reproduire, en y ajoutant des développements fort intéressants, les notions qu'on trouve déjà dans la préface du traité des assurances et du contrat à la grosse d'Emérigon.

Dans la seconde partie de son travail, l'auteur recherche quelles sont les conditions requises pour la validité du contrat d'assurance; ce sont d'abord les conditions substantielles communes à toutes les conventions : le consentement des parties, leur capacité de contracter; un objet susceptible d'être assuré, c'est-à-dire exposé aux risques de la mer, et dont l'assurance ne soit pas prohibée par la loi.

L'assureur et l'assuré doivent en outre être capables de faire le commerce, et le contrat ne peut avoir pour objet des effets appartenant à l'ennemi. Ces règles sont les mêmes chez toutes les nations; cependant, en Angleterre, l'usage a longtemps prévalu contre la loi. « Durant le cours de la dernière guerre, dit Emérigon, les négociants anglais assuraient nos marchandises et nous « rendaient la valeur des prises que nous faisaient ceux de leur « nation; » ils gagnaient plus par les primes élevées qu'ils percevaient que par les prises elles-mêmes.

Enfin, s'il est généralement admis que la convention ne doit s'appliquer qu'à des objets dont l'assurance est autorisée par la loi, ces objets ne sont pas les mêmes chez toutes les nations; et nous sommes sous ce rapport soumis à des restrictions que n'imposent pas les lois étrangères; mais, c'est là un sujet sur lequel l'auteur aura plus tard l'occasion de revenir.

Après avoir ainsi examiné les conditions intrinsèques nécessaires à la validité du contrat d'assurance maritime, l'auteur avait naturellement à s'occuper de la forme externe de ce contrat. Il a néanmoins cru devoir donner auparavant, dans une section intitulée « les auxiliaires des assureurs », de longs détails sur le Lloyd anglais, le registre Veritas et son mode de classement, le registre maritime, les circonstances qui ont donné lieu à sa création, et les difficultés qui se sont élevées entre son administration et celle du Veritas; enfin sur le Lloyd de Trieste et de Liverpool, cotant plus particulièrement les navires faisant la navigation de l'Adriatique, de l'Archipel et des mers Noire et de Syrie. Bien que ces détails ne soient pas dépourvus d'intérêt, ils semblent peu à leur place et retardent la marche de l'auteur.

Et à cette occasion, Messieurs, il est une observation que je ne

Digitized by Google

puis m'empêcher de faire, c'est que le travail qui vous est soumis me paraît être comme extrait d'un ouvrage beaucoup plus considérable entrepris sur les assurances maritimes, et adapté aux questions à traiter

C'est ce qui expliquerait les longs développements que renferme le mémoire sur le contrat d'assurances d'après les lois françaises; sous ce rapport, c'est un véritable traité. Peut-être vos vues eussent-elles été mieux remplies, si l'auteur eût supposé notre loi mieux connue et donné plus de place à l'étude des législations étrangères.

Quoi qu'il en soit, c'est de l'œuvre telle qu'elle a été comprise que je dois vous rendre compte.

Après sa digression sur les divers registres maritimes, l'auteur s'occupe de la forme du contrat d'assurances.

Ce contrat doit être rédigé par écrit; telle est la prescription de l'article 332 du code de commerce qui énumère en même temps les énonciations qu'il doit contenir. Cet écrit porte dans l'usage le nom de Police.

La nécessité d'un acte écrit est d'ailleurs reconnue par toutes les nations s'adonnant au commerce de mer. Il est vrai que toutes n'attachent pas la même importance à certaines désignations, mais il y a entre elles une presque identité. Les nom et qualité de l'assuré, la somme assurée, la nature de l'objet mis en risque, la désignation précise du voyage, le montant de la prime, la date et même l'heure de la police, l'époque du commencement et de la fin des risques, telles sont les principales indications qu'on doit y trouver.

Néanmoins l'assurance peut être faite pour compte de qui que ce soit, sauf au propriétaire assuré à se faire connaître en cas de sinistre. L'assurance peut même être faite *in quovis* ou sur navire indéterminé, à condition que le navire soit désigné dans les délais prescrits. Les législations de Hambourg et de Prusse donnent, dit l'auteur, à ce dernier genre d'assurances une extension plus grande que ne le fait notre Code, et il désirerait que la loi hambourgeoise pût servir de type quant à cette nature de conventions. Suivent, Messieurs, d'assez longs détails sur les modalités dont les assurances sont susceptibles; elles peuvent être faites au mois, à l'année ou pour un temps déterminé, à prime liée, par séries, sur bonnes ou mauvaises nouvelles, etc., etc.; cette partie du mémoire parle enfin des franchises dont le but est de donner avec précision et sûreté une échelle de primes et de la réticence qui peut infecter le contrat et en entraîner la nullité.

Il est d'usage de donner à l'objet assuré une valeur respective-

Digitized by Google

ment agréée; mais les tribunaux peuvent la réduire si elle leur paraît exagérée. Certaines lois, la loi prussienne par exemple, défendent d'estimer l'objet assuré au-delà de sa véritable valeur; d'autres autorisent une surélévation de 10 p. %. En Angleterre et aux États-Unis la valeur agréée n'est réduite qu'en cas de fraude ou d'exagération dépassant toute limite raisonnable.

Les formes et les conditions du contrat d'assurance ainsi déterminées, l'auteur recherche quels sont les objets dont l'assurance est ou non permise.

On peut faire assurer le navire et ses accessoires, les marchandises, la prime et la prime des primes, les sommes prêtées à la grosse, la baraterie du patron et le fret acquis.

Notre loi défend l'assurance : du fret à faire, du profit espéré, des loyers et des gages des gens de mer, du profit maritime des sommes empruntées à la grosse.

Quelques-unes de ces prohibitions sont regrettables et constituent pour notre commerce une cause d'infériorité; aussi les besoins de ce commerce ont-ils, en fait, prévalu contre la loi; l'usage constant des polices d'honneur prouve que les appréhensions du législateur ont été exagérées; l'auteur fait des vœux pour que ces prohibitions soient en partie abrogées, mais sous certaines conditions préalables qu'il se réserve d'établir dans une autre partie de son travail.

Les risques couverts par l'assurance se divisent en risques de mer qui peuvent comprendre les risques de rade, et en risques de guerre.

Je ne pourrais sans dépasser les limites d'un rapport suivre l'auteur dans l'énumération et l'étude des divers risques de mer. Je me bornerai à signaler les points sur lesquels il montre que les lois étrangères diffèrent des nôtres. Le défaut de nouvelles, par exemple, est chez toutes les nations une cause de délaissement; mais les délais sont diversement réglés. En Angleterre et aux États-Unis, la loi ne fixe pas de terme après lequel le navire resté sans nouvelles doive être réputé perdu; ce terme est laissé à l'appréciation du jury.

L'article 350 du Code de commerce ne range pas la baraterie du patron au nombre des fortunes de mer dont l'assuré doive être responsable, à moins qu'il n'en ait été autrement convenu. Les polices françaises la mettaient aux risques des assureurs : mais l'article 3 de la nouvelle police excepte les faits de dol ou de fraude du capitaine, et les événements résultant des violations de blocus, de contrebande ou de commerce prohibé, à moins que le capitaine n'ait été changé sans l'agrément de l'armateur ou de son représen-

Digitized by Google

tant et remplacé par un autre que par le second. Ces restrictions à la responsabilité des assureurs sont presque de nature à la rendre illusoire ; elles laisseront place en outre à bien des difficultés. Ainsi la faute de l'équipage rentrant sous la dénomination de baraterie, que faudra-t-il décider en cas de révolte d'un équipage? Jusqu'à présent la responsabilité des assureurs n'était pas douteuse; aujourd'hui n'en sera-t-il pas autrement, et ne soutiendra-t-on pas avec succès que cette révolte est une fraude dont les assureurs sont affranchis?

Les polices hollandaises assurent pleinement les risques de la baraterie, sauf le cas seulement où le choix du capitaine serait de la part de l'armateur une faute ou une imprudence grossières; et le règlement de Hambourg ne contient pas même cette restriction.

En Angleterre et aux États-Unis, les clauses restrictives de la police française sont également stipulées; on dégage même les assureurs des faits résultant de l'ignorance et de l'imprudence des capitaines, le dommage étant considéré comme la conséquence du mauvais choix de l'armateur.

Les risques de guerre sont aussi rangés par la loi parmi les fortunes de mer; mais ces risques ne sont à la charge des assureurs qu'en vertu d'une convention expresse.

On ne peut encore ici que joindre ses vœux à ceux que forme l'auteur pour que la propriété soit universellement reconnue inviolable sur mer, et que le commerce honnête ne soit jamais tenu pour un ennemi.

C'est toujours à l'assuré qu'incombe l'obligation de prouver le sinistre qu'il allègue et dont il demande la réparation. Il est, en outre, tenu de justifier que l'avarie ou la perte de l'objet assuré sont survenues dans le temps et dans le trajet réglés par la police. Il doit enfin établir que ces événements sont le résultat d'une fortune de mer à la charge des assureurs. Ces preuves se puisent, soit dans le rapport de mer du capitaine qui fait foi jusqu'à preuve contraire, soit dans des rapports d'experts régulièrement commis.

Ces conditions remplies, l'assuré justifie son droit contre les assureurs par la production de la police, s'il s'agit d'une assurance sur corps; par la production du connaissement, s'il s'agit d'une assurance sur facultés. En cas de perte de ces titres, il y peut être suppléé à l'aide des moyens déterminés par la loi.

Il en est de même chez les autres nations; mais en Angleterre, la preuve par le serment doit assortir presque toutes les autres.

Si la fortune de mer a fait éprouver à la chose assurée des dom-

Digitized by Google

mages partiels, l'assuré a l'action d'avaries pour en demander la réparation.

Les avaries sont ou particulières ou communes ; mais dans aucun cas l'assuré ne peut réclamer d'indemnité si l'avarie commune n'excède pas 1 p. % de la valeur assurée du navire et des marchandises, ou si l'avarie particulière n'excède pas 1 p. % de la valeur de la chose endommagée. Cette disposition de l'article 408 du Code de commerce est exclusivement applicable au contrat d'assurance; elle est sans trait aux rapports de l'armateur et des chargeurs.

L'action d'avaries se prescrit par cinq ans d'après la loi française, et le point de départ est la date du contrat.

Le code hollandais fixe cette prescription à trois ans; deux ans suffisent même d'après ce code pour éteindre toutes réclamations faites par les contribuables à raison d'avaries communes.

La loi prussienne fixe le temps de la prescription à six mois, un ou deux ans, suivant les parages dans lesquels le sinistre s'est produit. A Hambourg, le délai est d'un an si le sinistre a eu lieu sur les côtes d'Europe et de deux ans s'il est survenu dans d'autres parages. En outre, l'assuré perd tous ses droits si les pièces étant produites et le règlement fait, il laisse écouler dix années sans exiger son paiement des assureurs.

Enfin, en Angleterre, aucune loi ne fixe un temps déterminé pour la prescription de l'action d'avaries. Il faut donc appliquer la loi générale qui fixe à six années le délai ordinaire de la prescription.

L'action d'avaries se perd encore à défaut des protestations prescrites par l'article 435 du Code de commerce.

Si, au lieu d'être partiellement endommagée, la chose assurée est entièrement perdue ou réputée telle par la loi, le délaissement peut être fait par l'assuré.

Les cas de délaissement sont déterminés par la loi, mais la police actuelle les a beaucoup limités.

Le premier qui s'applique au navire comme aux marchandises est le défaut de nouvelles pendant le temps réglé suivant la nature du voyage.

Cette cause de délaissement s'impose d'elle-même; elle a toujours été et est admise par toutes les législations; il n'y a de différence que sur le terme après lequel, à défaut de nouvelles, le délaissement peut être fait. J'ai déjà signalé qu'en Angleterre et aux États-Unis ce terme était laissé à l'appréciation du jury.

Quant au navire, la police, dérogeant à l'article 369 du Code de commerce, déclare que le délaissement ne peut en être fait qu'au

Digitized by Google

cas de disparition ou destruction totale, ou en cas d'innavigabilité par fortune de mer.

D'après la nouvelle police française, le navire sera réputé innavigable, si le montant des dépenses à faire pour le réparer dépasse, la prime de grosse, ainsi que tous frais accessoires non compris, et déduction faite de la valeur du vieux doublage et des autres débris, les trois quarts de la valeur assurée.

Encore, si le navire est réparé et parvient à sa destination, le délaissement n'en est plus recevable, le coût des réparations eût-il excédé les trois quarts de cette valeur. L'assuré n'a plus alors que l'action d'avaries. Il a perdu toute option et se trouve lié par le fait du capitaine.

Est pareillement réputé innavigable et peut être délaissé le navire condamné faute de moyens matériels de réparation, s'il est établi qu'il ne pouvait pas relever avec sécurité, même après allègement ou avec l'aide d'un remorqueur, pour un autre port où il eût pu trouver les ressources nécessaires.

Il en est de même si le navire est condamné faute de fonds ou de crédit, mais seulement dans un port de relâche, et la Cour de Bordeaux vient de décider, par un arrêt tout récent, qu'il en était ainsi même lorsque le navire était assuré franc d'avaries. Mais dans les ports d'expédition ou de destination, les assureurs n'ont point à fournir ou à procurer des fonds; ils demeurent étrangers aux primes des emprunts à la grosse, à la saisie et à la vente du navire, sur la poursuite des prêteurs ou des créanciers, ainsi qu'aux effets des déterminations prises par les armateurs envers les créanciers, en vertu de l'article 216 du Code de commerce. Enfin, si dans un cas de délaissement, l'assuré opte pour l'action d'avaries, ou ne l'exerce que lorsque l'action en délaissement est prescrite, l'indemnité due par les assureurs est limitée, au maximum, à 75 p. °/₀ de la valeur assurée.

Il est difficile de ne pas reconnaître avec l'auteur que ces clauses sont d'une grande rigueur ; elles obligent l'armateur à se procurer des fonds dans tous les ports de destination du navire pour réparer les avaries éprouvées, faute de quoi l'assuré n'aura que l'action d'avaries, laquelle sera exercée comme si les réparations avaient eu lieu, d'après les constatations des experts et sous les retenues et franchises prévues par les articles 19 et 20.

Dans les autres pays, on admet le délaissement pour défaut de fonds, de matériaux ou d'ouvriers. La police française seule fait, dans les conditions exprimées, peser sur l'assuré les conséquences d'un crédit insuffisant ou de l'absence de moyens de réparations.

Le délaissement des marchandises peut être fait :

Digitized by Google

Pour défaut de nouvelles ;

Dans le cas prévu par l'article 394 du code de commerce ;

Pour vente ordonnée en cours de voyage par suite d'avaries provenant de fortunes de mer ;

En cas de naufrage ou d'innavigabilité du navire, si la marchandise n'a pu être remise au destinataire ; ou si le rechargement n'a pas été commencé sur un autre navire dans des délais fixés ;

Enfin, si, indépendamment de tous frais quelconques, la perte ou la détérioration matérielle absorbe les trois quarts de la valeur.

Le troisième cas de délaissement, la vente en cours de voyage ordonnée pour causes d'avaries occasionnées par fortune de mer, est une innovation que réclamait le commerce, la vente en cours de voyage dépossède l'assuré, et il pourra délaisser la marchandise quel que soit le prix obtenu, fût-il supérieur au quart de la valeur assurée.

L'Angleterre et les États-Unis n'admettent pas la perte aux trois quarts parmi les causes de délaissement ; la perte partielle n'ouvre que l'action d'avaries : cependant la perte totale n'est pas une perte rigoureusement absolue ; il suffit d'abandonner la minime portion qui n'est pas anéantie. Notre législation a l'avantage de ne rien laisser à l'arbitraire du juge.

Dans la troisième partie de son mémoire, l'auteur recherche les bases sur lesquelles on pourrait s'appuyer pour obtenir chez les diverses nations maritimes une certaine uniformité de législation. Ce résultat est possible, dit-il, puisque les principes fondamentaux du droit maritime sont partout les mêmes ; les questions de forme, la diversité des usages, parfois des intérêts locaux amènent seuls quelques divergences ; mais au fond, dit l'auteur, et dans la plupart des questions maritimes, l'arrêt rendu à Paris serait admis à Londres, comme à la Haye, à Hambourg comme à Washington.

Pour arriver à une heureuse concordance des diverses législations, non-seulement en ce qui touche les assurances, mais encore sur le droit maritime tout entier, il faudrait s'entendre :

1° Sur les principes constitutifs des avaries communes et de leur classement ;

2° Sur le mode de règlement et de contribution ;

3° Sur les objets susceptibles d'assurance ;

4° Sur les fondements du crédit maritime et notamment sur les principes qui doivent régir les priviléges et les hypothèques.

Les lois hambourgeoise, hollandaise, prussienne, anglaise et américaine sont d'accord avec la nôtre sur la nature et le caractère de l'avarie commune. C'est toujours un dommage volontairement éprouvé comme conséquence d'un sacrifice résolu et consommé pour

Digitized by Google

conjurer, dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison, un péril imminent.

Mais ces législations, à l'exception de celles des États-Unis, n'exigent pas, comme l'article 412 du code de commerce, une délibération préalable de l'équipage. En Angleterre elle est d'usage, mais point obligatoire.

Toutes les avaries communes proviennent de deux causes bien distinctes, savoir : de dommages matériels volontairement causés au navire ou à la cargaison, ou de dépenses extraordinaires faites dans l'intérêt commun.

Cette division des avaries est admise dans toutes les législations ; mais la même unanimité n'existe pas dans leur classement. Ce sont ces divergences qu'il faudrait faire disparaître.

Les dommages matériels volontairement opérés et soufferts dans l'intérêt commun consistent : dans le jet d'une partie de la cargaison, dans la vente d'une partie des marchandises, dans les avaries faites au navire, telles que mâts coupés, ancres abandonnées ; enfin dans l'échouement volontaire.

Il en est de même des avaries survenues aux marchandises chargées sur des alléges, lorsque la maigreur des eaux ou la difficulté des passes obligent le capitaine à employer ce mode de déchargement.

Ces dispositions sont acceptées en Angleterre et formulées dans le règlement de Hambourg ; mais le code hollandais décide que, dans ce dernier cas, l'indemnité est supportée un tiers par les alléges et deux tiers par la cargaison.

Lorsque le jet constitue une avarie commune, il faut qu'il sauve le navire ; si le navire se perd, malgré le jet, ou plus tard, l'unité du sinistre ne permet plus de contribution. Sur ce point toutes les législations sont d'accord.

Si le capitaine entré dans un port de relâche ne peut contracter un emprunt pour réparer des avaries communes, l'article 244 l'autorise à vendre des marchandises, et cette vente est assimilée au jet. L'auteur cite même une décision rendue en Angleterre qui a classé en avarie commune la vente totale de la cargaison pour réparer le navire.

C'est l'article 400 du code de commerce qui classe en avaries communes les dommages matériels volontairement causés au navire pour le salut commun.

En principe, ce classement est adopté par les lois de Hambourg, de Prusse et de Hollande ; il en est probablement de même en Angleterre et aux États-Unis, quoique la règle y soit moins clairement établie, si du moins l'auteur la reproduit fidèlement, car

Digitized by Google

elle comporte des distinctions assez difficiles à saisir. Il est vrai que le fait a dans ces questions une grande importance et que souvent une décision est mal comprise parce que l'espèce n'en est pas parfaitement connue. Quoi qu'il en soit, c'est sur ce genre d'avaries qu'une entente générale serait nécessaire.

Elle le serait plus encore quant aux dépenses extraordinaires qui doivent être rangées en avaries grosses.

Non-seulement les législations étrangères diffèrent à ce sujet, mais en France même la jurisprudence a longtemps été et est encore peu fixée.

On sait quelles difficultés a fait naître, en cas de relâche forcée du navire, le classement de la dépense résultant des frais de déroutement, des frais de port, du déchargement et du rechargement de la marchandise, du magasinage, etc.

La Cour de cassation a, il est vrai, décidé en 1864 que le caractère de l'avarie est déterminé au moment où elle se produit ; et qu'une avarie particulière dans l'origine ne peut jamais dégénérer en avarie commune, ni réciproquement.

Ce principe est juste sans doute, mais il ne faut pas l'entendre d'une manière trop absolue.

Si le navire, obligé de relâcher par suite d'une voie d'eau qui est une avarie particulière, subit dans son trajet au port de relâche une tempête qui exige pour le salut commun le sacrifice de sa mâture, ce sacrifice constituera une avarie commune, bien que s'il eût continué sa route le navire l'eût peut-être évitée. Mais le second événement n'est pas la conséquence nécessaire du premier. Chaque avarie se règlera donc séparément suivant sa nature. Ces questions se sont présentées et ont été examinées par le Tribunal de commerce et la Cour de Bordeaux dans l'affaire du *Mohammed-Saïd* ; les législations étrangères n'ont sur ces points souvent difficiles rien d'arrêté et de précis.

Enfin, il serait indispensable que tous les peuples s'entendissent sur les bases de la contribution, car la quotité à supporter dans les avaries communes par le navire, la marchandise et le fret, est loin d'être la même chez toutes les nations maritimes.

A la différence de l'ancienne police française, la nouvelle porte que les assureurs acceptent les règlements d'avaries faits en pays étrangers, fussent-ils contraires aux usages de France. Ainsi est tarie la source de grands embarras et de constantes difficultés.

En terminant cette partie de son travail, l'auteur annonce qu'il y annexera un modèle de règlements d'avaries particulières et d'avaries communes, composé suivant les réformes qu'il jugerait les plus propres à le rendre international. Mais, soit que le temps

Digitized by Google

lui ait manqué, soit à cause de la difficulté de l'entreprise, il n'a pas tenu cette promesse et ce tableau n'a pas été fait.

Enfin il serait impossible d'obtenir l'uniformité des polices d'assurances chez les diverses nations, si l'on n'était parfaitement d'accord sur les objets susceptibles d'assurances.

Il faudrait, dit l'auteur, autoriser l'assurance du fret des marchandises existant à bord du navire ; du profit espéré de ces marchandises ; des loyers des gens de mer et du profit maritime des sommes prêtées à la grosse.

L'assurance de ces objets est permise chez tous les autres peuples ; en France même, les besoins du commerce ont triomphé des prohibitions de la loi au moyen des polices d'honneur.

L'auteur indique d'ailleurs sur quelles bases et dans quelles limites ces assurances devraient être permises, et comment on préviendrait les abus possibles.

Ainsi, on ne saurait assurer le fret brut que lorsque l'assurance sur corps ne comprendrait pas les frais de mise dehors, les victuailles, les avances à l'équipage, ainsi que la valeur du navire au lieu du départ. — Sans cela l'assuré recevrait une double indemnité.

L'assurance du profit espéré devrait également être réglementée. L'évaluation du profit devrait être faite eu égard aux cours du marché de destination ou à forfait, mais dans des limites raisonnables et ne dégénérant point en pari. Il serait sage d'évaluer séparément la marchandise et le profit; telle est la prescription du code hollandais, qui veut ainsi éviter une surélévation des bénéfices assurés. Quant à la loi allemande, l'assurance en bloc est toujours censée comprendre un profit espéré de 10 p. 0/0.

Si l'assurance du profit espéré est permise, il en sera de même de la prime de grosse qui n'est que le profit espéré de l'argent prêté.

Enfin les craintes qui ont empêché le législateur de permettre l'assurance des gages d'équipage sont exagérées. C'est là une des causes de la rareté des matelots ; cette assurance est permise sans inconvénient chez les autres nations. La Chambre de commerce de Bordeaux a déjà réclamé contre cette prohibition de notre loi ; elle serait levée sans danger si l'on décidait que l'assurance serait nulle toutes les fois qu'il serait justifié que le matelot n'a pas fait tout ce qui était en son pouvoir pour sauver le navire.

Resterait à mettre d'accord les diverses législations sur les bases du crédit maritime. En France, on a d'abord eu recours aux prêts sur acte de francisation ; mais ils étaient onéreux pour l'emprunteur et compromettants pour le prêteur lui-même ; ce moyen a été abandonné ; on a proposé l'application des warrants à la propriété

Digitized by Google

des navires ; cette proposition n'a pas eu de suite. Enfin a été créée l'hypothèque maritime. On s'est appuyé pour l'établir sur les dispositions du code italien, de la loi de Prusse et du mort-gage anglais.

L'auteur dit que c'est un contrat de gage proprement dit et non une hypothèque dont, d'après la loi italienne, les navires peuvent devenir l'objet. Il ajoute même que, pour assurer la valeur du gage à l'égard des tiers, il est nécessaire que le prêteur ait à bord un gardien si le capitaine est propriétaire de tout ou partie du navire.

La loi prussienne admet l'hypothèque sur les navires, mais le Code de commerce allemand l'a repoussée.

Le mort-gage n'existe en Angleterre qu'à des conditions toutes spéciales et parce que la loi anglaise ne consacre ni priviléges ni hypothèques.

Enfin, le code néerlandais autorise l'hypothèque des navires et la soumet à des règles soigneusement étudiées.

Que doit-on attendre, se demande ensuite l'auteur, de l'hypothèque maritime telle qu'elle est constituée en France ?

Il craint qu'elle ne puisse devenir un moyen pratique de crédit. Je ne le suivrai pas dans l'examen des raisons sur lesquelles il prétend fonder cette opinion ; la loi qui autorise l'hypothèque des navires est trop nouvelle pour qu'il soit aujourd'hui permis de juger quels en seront les résultats. C'est l'avenir qui pourra confirmer ou détruire les appréhensions de l'auteur.

Voilà bien, Messieurs, — l'auteur a raison de le dire, — les bases sur lesquelles on pourrait s'appuyer pour obtenir une certaine uniformité de législation chez les diverses nations maritimes.

Mais par quels moyens seront-elles amenées à s'entendre afin d'arriver à un si désirable résultat?

Ici, Messieurs, vous le comprenez tous, est la grande difficulté de la question.

Les assureurs français se sont concertés et ont adopté pour leurs diverses polices une formule unique. Ils ont, sans doute, dû confier à des délégués le soin de s'entendre et d'arrêter des formules que tous leur mandants s'engageaient à accepter.

Si, entre les divers peuples, une pareille convention n'est pas impossible, elle est au moins bien difficile dans l'état actuel des choses et on ne saurait de longtemps l'espérer. C'est pourtant là l'un des moyens que, sans se faire illusion, l'auteur devait naturellement proposer.

Il en signale un autre bien moins prompt, bien moins direct sans doute, mais au fond plus efficace.

C'est l'entière liberté chez chaque peuple des conventions hon-

Digitized by Google

nêtes et le respect par chaque nation des conventions faites chez toutes les autres. Chacune pourra ainsi apprécier les progrès qui partout auront été réalisés dans les lois, les usages, les conventions relatifs au commerce et aux assurances maritimes, et sera, — le temps, l'extension toujours croissante des relations commerciales, et l'apaisement des rivalités nationales y aidant, — portée à se les approprier.

Tel est, Messieurs, autant que j'ai pu le résumer, le mémoire que vous avez à apprécier. Il a exigé de longues et sérieuses recherches, et on ne saurait lui contester un mérite réel et un véritable talent. Votre commission a pensé à l'unanimité qu'il était digne d'obtenir le prix proposé.

A la suite de la lecture du rapport, M. Labraque-Bordenave reçoit des mains du président le prix qui lui a été décerné, avec les félicitations de la Chambre de commerce et des membres présents à cette solennité.

Digitized by Google

TABLE DES MATIÈRES

PREMIÈRE PARTIE.

CHAPITRE I.

SECTION I. — 1, Lois civiles. — 2, Lois maritimes. — 3, Origine. — 4, Lois des Phéniciens. — 5, De Rhodes. — 6, De Rome. — 7, Opinion des Romains sur le commerce. — 8, Lois rhodiennes sont-elles authentiques? — 9, Opinion des auteurs français et étrangers. — 10, Pas de trace de l'assurance. — 11, Quelle est son origine? — 12, Opinion de Cleirac. — 13, Des Pandectes. — 14, Invasion des barbares. — 15, Charlemagne. — 16, Les croisades. — 17, Ordonnances des rois de France. — 18, Consulat de la mer. — 19, Rôoles des jugements d'Oléron. Cleirac. — 20, Revendication des Anglais. — 21, Matières traitées dans les rôoles d'Oléron. — 22, Silence sur le contrat d'assurance. — 23, Ordonnance de Wisby. — 24, Jugements de Damne ou de Westcapelle. — 25, Ordinancie; Recès. — 26, Rischio di Mare à Florence. 9

SECTION II. — 27, Guidon de la mer. — 28, Origine des polices. — 29, Règles précises sur les assurances. — 30, Ordonnances de Philippe II. Police d'Anvers. Costumier d'Amsterdam. — 31, Excellence des principes. — 32, Us et coutumes de la mer. — 33, Règles. — 34, Auteur présumé. — 35, Cleirac, législateur. — 36, Pratiques générales du droit maritime. — 37, Grandes découvertes. — 38, Situation du commerce en Europe et en France..... 16

SECTION III. — 39, Acte de navigation. Cromwell, Selden et Grotius. — 40, Puissance maritime de l'Espagne. — 41, De la Hollande. — 42, Ligue hanséatique. — 43, Des États-Unis. — 44, Droit maritime confus. — 45, Situation de la France. — 46, Colbert, créateur de la marine. — 47, Compagnie des Indes, du Sénégal, du Levant et de la Chine. — 48, Chantiers de construction. — 49, Prospérité générale. — 50, Ordonnance de 1673. — 51. — Lois et usages maritimes recueillis par des émissaires. — 52, Commission d'hommes pratiques. — 53, Ordonnance de 1681. Admiration universelle. — 54, Corvetto et Maret. Opinions. — 55, Réformes du Code de commerce. Nécessités générales en Europe. — 56, Auteurs et recueils étrangers. — 57, Codes de l'Allemagne, de la Hollande. — 58, Valin et Emérigon. — 59, Parallèle..... 20

Digitized by Google

DEUXIÈME PARTIE.

CHAPITRE I.

61, Nécessité de l'assurance. — 62-63, Conditions générales ... 29

Section I. — 64, Définition. — 65, Conditions essentielles. — 66, Conditions en Angleterre, aux États-Unis, en Hollande, en Espagne et en Allemagne. — 67, Conditions spéciales à l'assuré. — 68, Acte de commerce et prohibition. — 69, Lois étrangères. — 70, L'assuré peut-il être sujet d'une puissance ennemie? Législations diverses. — 71, Loi française. — 72, Ordonnance de Louis XVI. — 73, Blocus continental. Mœurs adoucies. Liberté de la propriété sur mer. — 74, Intérêt assurable. — 75, A quel moment doit-il exister? — 76, Principes de Benecke. — 77, Gageures sont interdites. — 78, Exceptions. — 79, Quels intéressés peuvent contracter une assurance. — 80, Assurance du créancier 30

Section II. — 81, Conditions relatives à l'assureur. — 82, Compagnie d'assurances et assureurs particuliers. — 83, Paris, centre général. — 84, Des compagnies à Paris, à Bordeaux, au Hâvre et à Marseille. — 85, Capital social. — 86, Primes souscrites, pertes. — 87, Crise actuelle, ses causes. — 88, Formation en Angleterre. — 89, Aux États-Unis. — 90, Ville de Hambourg. — 91, La Hollande. — 92, Congrès des assureurs, à Paris 36

Section III. — 93, Auxiliaires des assureurs. — 94, Llyod Anglais. — 95, Origine et classification. — 96, Modifications. — 97, Règlement. — 98, Formation des cotes. — 99, Énumération des conditions. — 100, Du Véritas. — 101, Forme et classification. — 102, Experts-visiteurs du Véritas. — 103, Modes d'opérer. — 104, Autorité et conditions difficiles. — 105, Refus des réformes demandées par le commerce de Bordeaux. — 106, Création du registre maritime. — 107, Modes de classement. — 108, Auxiliaires précieux. — 109, Valeur des documents. — 110, Registres étrangers. — 111, Brevets retirés aux capitaines. — 112, Erreurs des assureurs. — 113, Devoirs des assurés 41

CHAPITRE II.

114, Formes du contrat. — 115, Conditions. — 116, Emprunts faits à l'ordonnance de 1681, par les lois étrangères. — 117, Doctrine et jurisprudence étrangères. — 118, Règles d'interprétations. — 119, Emérigon 50

Section I. — 120, Rédaction des Polices. — 121, Article 332 du Code français. — 122, Révision du Code. — 123, Formules imprimées. — 124, Emploi général. — 125, Limite des polices françaises. — 126, Ordres d'assurance. — 127, Usages en Angleterre. — 128, En Hollande. — 129, Aux États-Unis. — 130, Formalités de la police en Angleterre. — 131, Date et signature. — 132, Coutume générale. — 133, Du timbre en Angleterre. — 134, En France et à l'étranger. — 135, Loi sur l'enregistrement des polices. — 136, Application aux étrangers 52

Section II. — 137, Formes internes. — 138, Nom et domicile. — 139, Assurance pour compte. — 140, Phases diverses. — 141, But de ce mode d'assurance. — 142, Dispositions identiques à l'étranger. —

Digitized by Google

143, Nom et qualités du navire. — 144, Législations étrangères. — 145, Condition substantielle dans une assurance sur corps. — 146, De la qualité. — 147, Législations étrangères. — 148, Désignation de la qualité du navire. — 149, Assurances sur facultés en France et à l'étranger. — 150, Assurances in quovis. — 151, Législation de Hambourg. — 152, Recueils étrangers. — 153, Loi prussienne. — 154, Loi de Hambourg prise comme type général. — 155, Nom du capitaine. — 156, Art. 29 des anciennes polices. — 157, Abrogation. — 158, But et direction du voyage. — 159, Clause de faire échelle, rades foraines. — 160, Assurance à terme. — 161, Désignation du voyage. — 162, Clauses manuscrites des courtiers. — 163, Nature et valeur des objets mis en risques. — 164, Identité de la chose et identité des risques. — 165, Lois étrangères, Hambourg, Angleterre, États-Unis. — 166, Conditions de la tolérance législative. — 167, Evaluation des objets. — 168, Du navire en France et à l'étranger. — 169, Fortune de mer effacée. — 170, Evaluation des marchandises. — 171, Usages en Amérique, en Hollande, à Hambourg. — 173, Clause, valeur agréée. — 174, Réduction par les tribunaux. — 175, Dol ou fraude. — 176, Exagération. — 177, Police sur corps. Art. 5 de la police française. — 178, Code de Prusse. — 179, De Brême et de Hambourg. — 180, Usage aux États-Unis et en Angleterre. — 181, De la prime. — 182, Tarif unique en France. — 183, Primes anciennes et modernes. — 185, Minimum du tarif. — 186, Application aux steamers, aux relèvements et aux marchandises. — 187, Sinistres nombreux, augmentation des primes. — 188, Vœux pour la suppression de cette dîme maritime. — 189, Paiement de la prime. Usage des billets de prime en France. — 190, Usages à l'étranger. — 191, Modifications. — 192, Faillite. — 193, Art. 27 de la police française. — 194, Faillite de l'assureur, code peu favorable à l'assuré. — 195, Usage à l'étranger. — 196, Privilége en France..... 57

Section III. — 197, De l'avenant en France et à l'étranger. Timbre et enregistrement. — 198, Polices simultanées ; polices générales ou spéciales. — 199, De la date en France et à l'étranger. — 200, Concours de deux polices. Exemple. — 201, Division des matières. — 203, Clause pour compte de qui il appartiendra. — 204, Polices ouvertes et fermées. — 204 bis, Polices in quovis. — 205, Police d'honneur. — 206, Prohibitions de l'article 347. Usages à l'étranger. — 207, Règlement de Hambourg. — 208, Usage des polices d'honneur en France. — 209, Modalités des polices. — 210, Assurance à terme. — 211, Assurance à prime liée. — 212, Faveur générale accordée à ces polices. — 213, Assurance par séries. — 214, Tableau additionnel de la nouvelle police. — 215, Assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles. — 216, Réforme et solution à donner aux art. 366, 367, C. com. — 217, But des franchises. — 218, Articles 10 et 11 de la police française. — 219, Clause de l'art. 408 du Code de com. — 220, Mode de calcul des franchises. — 221, Usage à l'étranger. — 222, De la réticence. — 223, Art. 348. — 224, Sens et décisions diverses. — 225, Conditions nécessaires. — 226, Preuve à la charge des assureurs. — 227, Analogie des lois étrangères. — 228, Règlement de Hambourg. — 229, Id. de Brême. — 230, Principes adoptés en Angleterre et aux États-Unis. — 231, Susceptibilité du droit anglais. — 232, Usage et dangers des deux sortes de déclarations admises en Angleterre. — 233, Erreur et confusion de l'art. 348. — 234, Réassurance en Angleterre..... 80

Digitized by Google

CHAPITRE III.

235, Objet de l'assurance. Division générale..... 93

Section I. — 236, Des objets assurables. — 237, Art. 334 et 347. — 238, Objets susceptibles d'assurance. — 239, Assurance prohibée. — 240, Conditions dernières de la validité du contrat. — 241, Du navire objet du risque, et du navire lieu du risque. — 242, Objets compris dans la valeur du navire et art. 5 de la police. — 243, Code hollandais. — 244, Code allemand. — 245, Usages en Angleterre et aux États-Unis. — 246, Sens de l'expression marchandises en France. — 247, Id. en Hollande et en Allemagne. — 248, Id. en Angleterre et aux États-Unis. — 249, Nature et caractère spécial de la prime. — 250, Prime des prime-usages à l'étranger. — 251, Exception en Angleterre et aux États-Unis. — 252, Sommes prêtées à la grosse et baraterie à l'étranger. — 253, Du fret acquis. — 254, Art. 302 du C. de com. — 255, Conditions du fret acquis. — 256. Déclaration du 17 août 1779. — 257, Assurance des avances sur fret. — 258, Usage à l'étranger. — 259, Assurance des marchandises vendues en cours de voyage. — 260, Motifs de la prohibition édictée par l'art. 347. — 261, Ordre public. — 262, Cause d'infériorité pour le pavillon national. — 263, Abrogation.. 93

Section II. — 264, Risques maritimes. — 265, Définition de la fortune de mer. — 266, Énumération de l'art. 350 C. com. et de l'art. 1er de la police française. — 267, Étendue de la responsabilité des assureurs. — 268, Risques de mer et risques de guerre. — 269, Division § Risques de mer. § risques de guerre. — 270, Tempête. — 271, Naufrage. — 272, Distinction entre le naufrage à la côte ou en pleine mer. Police française, art. 8. — 273, Code hollandais. — 274, Présomption en Angleterre et aux États-Unis. — 275, Code allemand. — 276, Règlements de Brême et de Hambourg. — 277, Echouement. — 278, Décisions singulières de la jurisprudence. — 279, Art. 19, § 2 de la police de France. — 280, Abordage. — 281, Règles à observer. — 282, Code des signaux. — 283, Eclairage des navires. — 284, Rule of Road de Thomas Gray. — 285, Code des signaux est insuffisant. Projet et rapport de M. Eugène Farcy. — 286, Changement forcé de route ou de voyage. — 287, Navire Gertrudis. — 288, Du jet. — 289, Feu, incendie. — 290, Causes diverses. — 291, Usages à l'étranger. — 293, Baraterie. — 294, Art. 1er de la police. — 295, Exception de l'art. 3. — 296, Présomption de complicité. — 297, Fautes et révolte ou désertion de l'équipage. — 298, Polices hollandaises. — 299, Règlement de Hambourg. — 300, Usages en Angleterre et aux États-Unis. § 2. Risques de guerre. — 301, Art. 350 du Code de com. Art. 2 de la police. — 302, Exception de l'art. 3, § 1er. — 303, Effets de la guerre sur les traités de commerce. — 304, Congrès de Paris, en 1856. — 305, Efforts des Gouvernements pour améliorer les conséquences de la guerre. Guerres de 1866, 1859 et 1870. — 306, Chambre de commerce de Bordeaux. Pétition des armateurs. — 307, La course peut reparaître. — 308, Traité de Washington et congrès de Genève. — 309, Droits et devoirs des Neutres. — 310, Protestation universelle du commerce contre la guerre. — 311, De l'angarie de l'embargo. Des prises maritimes. Capture des personnes. — 312, Déclaration du congrès de Paris. — 313, De la contrebande de guerre..... 100

Digitized by Google

SECTION III. — 314, De la prime. Assurance de la prime des primes. Usages à l'étranger. Art. 23 et 26 de la police française 118

CHAPITRE IV. — BUT ET PREUVE DE L'ASSURANCE.

315, Devoirs de l'assureur. — 316, Preuve à la charge de l'assuré et police française, art. 6. — 317, Commencement et fin des risques. — 318, Polices étrangères sur corps. — 319, Polices sur facultés. — 320, Modes de preuve 120

SECTION I. — 321, Art. 25 de la police française. — 322, Polices étrangères. Rôle spécial du courtier en Angleterre. — 323, Acte de francisation en France. — 324, Code hollandais, art. 309. — 325, Conditions nécessaires pour être propriétaire d'un navire anglais. — 326, Jurisprudence des Etats-Unis. — 327, Valeur du connaissement en France et à l'étranger. — 328, Connaissement à ordre ou au porteur. — 329, Art. 109, C. com. — 330, Usages à l'étranger. — 331, Forme et nature de la preuve. — 332, Art. 14 de la police. — 333, Action d'avarie et action en délaissement. — 334, Du rapport de mer. — 335, Usage à l'étranger. — 336, Usages en France. — 337, En Angleterre.. 122

SECTION II. — Action d'avarie. — 338, Conditions. — 339, Divisions des avaries. — 340, Art. 435 et 436 C. com. — 341, Art. 408 C. com. — 342, Art. 19 de la police française. — 343, Fin de non recevoir de l'art. 408. — 344, Exceptions diverses. — 345, Cas dans lesquels les art. 435 et 436 sont applicables. — 346, Conditions. — 347, Motifs et usage à l'étranger. — 348, Prescription. — 349, Code hollandais. — 350, Code prussien. — 351, Règlement de Hambourg. — 352, Usage en Angleterre 127

SECTION III. — 353, De l'action en délaissement. — 354, Définition. — 355, Art. 369 C. com. et restrictions de la police. — 356, Art. 8 de la police française. — 357, Point de départ des délais. — 358, Défaut de nouvelles applicable, au corps et aux facultés. Usage à l'étranger. — 359, Police française, art. 9. — 360, Disparition ou destruction totale du navire. — 361, Per se total Loss. en Angleterre et aux États-Unis. — 362, Innavigabilité relative. — 363, Article 10 de la police. — 364, Déductions et jurisprudence. — 365-366, Art 10, § 2. — 367, Déduction de 1/3 pour différence du neuf au vieux. Lois étrangères. — 368, Clause franc d'avaries. — 369, Art. 11 et conditions. — 370, Usages à l'étranger. — 371-372, Art. 11, § 2. — 373, Lois étrangères. — 374, Dérogation à l'art. 369. — 375, Délaissement des facultés. — 376, Défaut de nouvelles. — 377, Art. 8, § 2, de la police. — 378, Art. 8, § 3. — 379, Conditions de la police. — 380, Art. 8, § 4. — 381, Droits des assureurs et prorogation des délais. — 382, Notification nécessaire pour faire courir les délais. — 383, Art. 8, § 5 et exception. — 384, Vente des marchandises et conditions du délaissement. — 385, Lois étrangères. — 386, Formule et effets généraux en France et à l'étranger. — 387, Quotité du fret à délaisser. — 388, Effets du délaissement dans les risques de guerre. — 389, Art. 382 du Code de com. et 25 de la police. — 390, Délais divers à l'étranger. — 391, Cession de la police française, conditions 131

SECTION IV. — Compétence et juridiction. — 392, Acte de com. et tribunaux consulaires. — 393. Art. 59 et 420 C. pro. civ. — compétence. — 394, Loi de Hollande. — 395, États-Unis. — 396, Organisation nouvelle en Angleterre. — 396, Progrès insuffisant..... 148

Digitized by Google

CHAPITRE V.

398, Du mérite respectif de chaque législation. — 399, Absence de codes en Angleterre et aux États-Unis. — 400, Identité de but et de principes. — 401, Loi française universelle. — 402, Loi hollandaise. — 403, Jurisprudence peut-elle suppléer à une législation codifiée?. 151

TROISIÈME PARTIE.

CHAPITRE I.

Section I. — 404, Nécessité d'une législation universelle. — 405, Protection et connaissance des lois étrangères. — 406, Usages, doctrine et jurisprudence étrangères. — 407, Empreinte de nos lois sur les lois étrangères. — 408, L'unité est-elle possible? — 409, Unité économique de l'Europe. — 410, Tout indique que l'unité est facile. — 411, Jurisprudence anglaise. — 412, Loi sur les usages commerciaux en France. — 413, Congrès des assureurs, à Paris. — 414, Unification par la pratique..... 155

CHAPITRE II.

416, Bases et conditions de l'unité. — Division générale..... 160

Section I. — 417, Principes et classement des avaries communes. — 418, Vœux du conseil supérieur du commerce. — 419, But des congrès anglais et belges. — 420, Définition de l'avarie commune. — 421, Conditions essentielles en France. — 422, Définition et conditions à l'étranger. — 423, Code hollandais. — 424, Loi de Prusse. — 425, Doctrine et usages en Angleterre et aux États-Unis. — 426, La délibération de l'équipage a-t-elle la même importance à l'étranger? — 427, Sources des avaries communes; division..... 160

428, § 1er Dommages ou sacrifices volontaires, causes générales et classes diverses. — 429, Du jet. — 430, Ordre dans lequel le jet doit avoir lieu. — 431, Des allèges. — 432, Classement des avaries à l'étranger. — 433, Jet d'une marchandise atteinte de vice propre. — 434, Quid à l'étranger. — 434 bis, Chargement sur le tillac. — 435, Sous quelles conditions le jet constitue une avarie commune? — 436, Quand le navire est-il réputé sauvé? — 437, Vente de marchandise assimilée au jet. — 438, Dangers d'une autorisation aussi grave. — 439, Causes principales des avaries matérielles survenues au navire. — 440, Des câbles ou mâts rompus ou coupés. Lois étrangères. — 441, Auteurs anglais. — 442, Abatage des mâts. Lois étrangères. — 443, Forcément des voiles. — 444, Lois étrangères. — 445, Échouement forcé. — 446, Loi allemande. — 447, Cette distinction est-elle juste? — 448, Quid, si l'échouement brisait le navire et sauvait la cargaison. — 449, Auteurs étrangers. — 450, Le Mohammet Saïd..... 163

451, § 2. Caractère des dépenses extraordinaires. — 452, Arrêt de la cour de cassation, en 1864. Principes trop absolus. — 453, Conséquences. — 454, Quid, si la fortune de mer survient après l'avarie commune. — 455, Quid, si l'avarie particulière est précédée de l'avarie commune. — 456, Du vice propre du navire ou de la marchandise. — 457,

Digitized by Google

Dépenses qui revêtent ce double caractère. — 458, Netteté et précision de la loi française. — 459, Législations étrangères..... 172

Section II. — 460, Uniformité de législation désirable. — 461, Art. 417 du C. de com. Contribution du navire et du fret. — 462, Masse passive. — 463, Exceptions. — 464, Masse active. — 465, Evaluation du navire à Hambourg. — 466, Loi française. — 467, Lois étrangères. — 469, Opinion de Stevens. — 470, Bases de l'art. 417 C. com. — 471, Contribution du fret. — 472, Art. 20 de la police française. — 473, Contribution du fret en Angleterre. — 474, Bases proposées par l'auteur. — 475, Valeur contributive de la cargaison. — 476, Bases de l'art. 402, 414 et 415 C. com. — 477, Déduction des avaries matérielles et des avaries en frais. — 478, Nomination des experts, exigée par l'art. 414 C. com. — 479, Notre code reproduit par les législations étrangères. — 480, Art. 415 adopté par les autres pays. — 481, Pourquoi nous ne donnons pas un modèle de règlement d'avaries. — 482, Dans quels lieux ces règlements doivent avoir lieu. — 483-484, Tribunal compétent. — 485, Nécessité des règlements opérés à l'étranger. — 486, Code hollandais. — 487, Usage en Angleterre et aux États-Unis. — 488, Unité nécessaire..... 177

Section III. — 490, Art. 347 est un obstacle à l'unité. — 491, Lois étrangères autorisent les restrictions du Code français. — 492, Polices d'honneur. — 493, Abrogation de l'art. 347. Bases et limites..... 187

§ 1er. — 494, Polices d'honneur religieusement observées. — 495, Liberté laissée par le compromis aux arbitres. — 496, Assimilation de la police sur fret à la police sur corps. — 497, Clause, fret à justifier. — 498, Clause de gré à gré et sentences arbitrales. — 499, Clause du 1/3 pour différence du neuf au vieux. — 500, Contribution du fret aux avaries communes. — 501, Quand le délaissement peut-il avoir lieu? — 502, Révoltes des passagers. — 503, Les assureurs sur fret ont-ils droit au sauvetage du fret? — 504, Avances sur fret et sentences du *Michel Montaigne* et du *Bangkok*. — 505, Bases et limites à rechercher. 189

§ 2. — 506, Quelles bases et quelles limites le législateur doit-il observer? — 507, Du fret à faire. — 508, Éléments représentés par le fret. — 509, Évaluation du fret net. — 510, Fret brut et déductions à opérer. — 511, Code allemand. — 512, Conditions nécessaires. — 513, Bases constitutives du fret brut et du fret net. — 514, Chambre de commerce de Bordeaux et de Marseille. — 515, Déductions du fret brut. — 516, De la perte partielle. — 517, Des salaires, frais de conduite et de rapatriement. — 518-519, Frais d'armement à déduire. — 520, L'assuré devra déclarer les polices d'honneur ou autres. — 521, Perte ou vente partielle de la cargaison. — 522, Perte partielle du fret. — 523, Clause franc d'avaries, de carène, de coulage. — 524, L'assuré sur fret peut-il faire le délaissement? — 525, Contribution du fret. — 526, Assurance du profit espéré. — 527, Assurance du profit réel. — 528, Modes d'évaluation. — 529, Code hollandais. — 530, Dates à consulter. — 531, Opinions de Benecke et de Courcy. — 532, Quid, en cas de baisse. — 533, Disposition spéciale en Hollande. — 534, Défenses et prohibitions. — 535, Option du législateur français. — 536, Règlement en cas de perte totale. — 537, Arrivée de la marchandise et perte partielle. — 538, Assurance des profits maritimes ; des deniers prêtés à la grosse. — 539, Salaires de l'équipage, prohibitions des codes allemand et hollandais. — 540, Chambre de Bordeaux au ministre de la marine. — 541, Des sommes empruntées à la grosse. — 542, Modes de preuve... 192

Digitized by Google

SECTION IV. — 543, Instrument du crédit maritime et conditions. — 544, Acte de francisation. — Warrants et hypothèque maritime. — 545, Danger des prêts sur acte de francisation. — 546, Projet de M. A. Caumont. — 547, Loi sur l'hypothèque maritime. — 548, Art. 17 et 18 de cette loi et note des assureurs français. — 549, Code italien. Loi de Prusse. Mortgage anglais. — 550, Procès-verbaux du congrès de Hambourg. — 551, Du fonctionnement du Mortgage, et des lois de Hollande et de Danemark. — 552, Innovations de la loi hypothécaire dans l'art. 17. — 553, De l'assurance permise aux créanciers ou cessionnaires. — 554, Remise de la police sur fret. — 555, De la subrogation légale et de l'assurance du navire ou de la créance. — 556, L'assurance n'est-elle pas étrangère à la fortune de mer? — 557, Quelle sécurité pourra-t-elle offrir au capitaliste? — 558, L'assurance directe sera-t-elle valable? — 559, Jurisprudence en ce qui concerne l'assurance du navire. — 560, Ces motifs sont-ils juridiques? — 561, Examen. — 562, Jurisprudence en ce qui concerne l'assurance de la créance. — 563, Quid, d'une créance hypothécaire. — 564, Dangers et obstacles à un tel fonctionnement. — 565, Résumé et conclusions. — 566, Faveur de la loi. — 567, L'hypothèque éventuelle était-elle nécessaire? N'a-t-elle pas de graves inconvénients? — 568, Dangers des articles 191 et 216 du C. de com. 205

CHAPITRE III.

569, Modifications nécessaires à la loi sur l'hypothèque maritime. — Division générale 225

SECTION I. — 570, Art. 16 de la loi du 10 décembre 1874, et ses dangers. — 571, Loi actuelle sur les faillites. — 572, Réformes des articles 446 à 448, 571 à 573. Prévisions de la loi anglaise. — 573, Illusions du commerçant obéré. — 574, Hypothèque sur un navire en construction et changement de jurisprudence sur la construction à forfait. — 575-576, Art. 30 de la loi et responsabilité du receveur des douanes. — 577, Créances privilégiées de l'art. 191 C. com. — 578, Opinion du commerce de Hambourg. — 579, Motifs du tribunal de commerce de Bordeaux. — 580, Appréciation de l'auteur..... 225

SECTION II. — 581, Faut-il bannir l'hypothèque maritime? — 582, Du mortgage. — 583, Sa ressemblance avec notre nantissement. — 583, Son succès résulte de l'absence des priviléges. Pourquoi ne pas écarter les entraves qui gênent son fonctionnement? — 585, La suppression des priviléges aurait-elle des inconvénients? — 586, Les priviléges sont-ils un obstacle insurmontable? — 587, Opinion des négociants, jurisconsultes et dispatcheurs..... 232

SECTION III. — 588, Nécessité d'une législation internationale. — 589, Liberté et conventions. — 590, — Dangers d'une réglementation excessive à Rome et sous Justinien. — 591, Services rendus par les jurisconsultes français d'Argentré, Coquille et Dumoulin. — 592, Le Code français et la liberté des conventions. Aspirations du commerce vers la liberté 237

Séance générale du 4 décembre 1875. Discours du président de la Chambre de commerce. Rapport de M. le président Vaucher. Remise du prix Montesquieu 241

COULOMMIERS. — TYPOG. ALBERT PONSOT ET P. BRODARD.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

MAY 79
N. MANCHESTER,
INDIANA 46962

UVa Law Library

765 1

Digitized by Google

Digitized by Google

MAY 79
N. MANCHESTER,
INDIANA 46962

UVa Law Library

765 1

Digitized by Google

Digitized by Google